खण्ड-130, अंक-9
शनिवार, 15 फाल्गुन, शक संवत् 1875
(6 मार्च, 1954 ई0)

उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 130 में 9 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:

अधीक्षक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, लखनऊ , उत्तर प्रदेश (भारत)

१९५४

मूल्य : बिना महसूल 4 आने, महसूल सहित 5 आने |

वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये |

उत्तर प्रदेश विधान सभा

शनिवार, ६ मार्च, १९५४

विधान सभा की बैठक सभा-मंडप, लखनऊ में ११ बजे दिन में अध्यक्ष, श्री आत्माराम गोविन्द खेर, की अध्यक्षता में आरम्भ हुई ।

उपस्थित सदस्यों की सूची (३३७)

अक्षवर सिंह, श्री
अज़ीज़ इमाम, श्री
अनन्तस्वरूप सिंह, श्री
अब्दुल मुईज़ खां, श्री
अब्दुल रऊफ़ खां, श्री
अमरेशचन्द्र पांडेय, श्री
अमृतनाथ मिश्र, श्री
अलीजहीर, श्री सैयद
अवधशरण वर्मा, श्री
अशरफ अली खां, श्री
आशालता व्यास, श्रीमती
इरतज़ा हुसैन, श्री
इसरारुल हक़, श्री
इस्तफ़ा हुसैन, श्री
उदयभान सिंह, श्री
उमाशंकर, श्री
उमाशंकर तिवारी, श्री
उमाशंकर मिश्र, श्री
उल्फ़तसिंह चौहान निर्भय, श्री
ऐजाज रसूल, श्री
कन्हैयालाल, श्री
कन्हैयालाल वाल्मीकि, श्री
कमलापति त्रिपाठी, श्री
कमला सिंह, श्री
कमाल अहमद रिज़वी, श्री
करणसिंह यादव, श्री
करनसिंह, श्री
कल्याणचन्द मोहिले उपनाम छुन्नन गुरू, श्री
कामता प्रसाद विद्यार्थी, श्री
कालीचरण टंडन, श्री
काशी प्रसाद पांडेय, श्री
कुंवरकृष्ण वर्मा, श्री
कृपाशंकर, श्री
कृष्णचन्द्र शर्मा, श्री
कृष्णशरण आर्य, श्री
केवल सिंह, श्री
केशभान राय, श्री
केशवगुप्त, श्री
केशवपाण्डेय, श्री
केशवराम, श्री
खयाली राम, श्री
गंगाधर, श्री
गंगाधर जाटव, श्री
गंगाधर शर्मा, श्री
गंगा प्रसाद, श्री
गंगाप्रसाद सिंह, श्री
गज्जूराम, श्री
गणेशचन्द्र काछी, श्री
गणेशप्रसाद जायसवाल, श्री
गणेशप्रसाद पांडेय, श्री
गिरजारमण शुक्ल, श्री
गिरधारी लाल, श्री
गुप्तार सिंह, श्री
गुरुप्रसाद पाण्डेय, श्री
गुलज़ार, श्री
गेंदा सिंह, श्री
गौरीराम, श्री
घनश्यामदास, श्री
घासीराम जाटव, श्री
चतुर्भुज शर्मा, श्री
चन्द्रभानु गुप्त, श्री
चन्द्रभानुशरण सिंह, श्री

चन्द्रवती, श्रीमती
चन्द्रसिंह रावत, श्री
चन्द्रहास, श्री
चरण सिंह, श्री
चिरंजीलाल जाटव, श्री
चिरंजीलाल पालीवाल, श्री
चुन्नीलाल सगर, श्री
छेदालाल, श्री
छेदालाल चौधरी, श्री
जगदीशप्रसाद, श्री
जगन्नाथ प्रसाद, श्री
जगन्नाथ बख्श दास, श्री
जगन्नाथ सिंह, श्री
जगपति सिंह, श्री
जगमोहन सिंह नेगी, श्री
जटाशंकर शुक्ल, श्री
जयपाल सिंह, श्री
जवाहर लाल, श्री
जुगुल किशोर, श्री
जोरावर वर्मा, श्री
झारखंडे राय, श्री
टीकाराम, श्री
डल्लाराम, श्री
तुलसीराम, श्री
तुलाराम, श्री
तुलाराम रावत, श्री
तेजप्रताप सिंह, श्री
तेजबहादुर, श्री
तेजासिंह, श्री
त्रिलोकी नाथ कौल, श्री
दयालदास भगत, श्री
दर्शनराम, श्री
दलबहादुर सिंह, श्री
दाऊदयाल खन्ना, श्री
दाताराम, श्री
दीनदयालु शर्मा, श्री
दीनदयालु शास्त्री, श्री
दीपनारायण वर्मा, श्री
देवकीनन्दन विभव, श्री
देवदत्त मिश्र, श्री
देवदत्त शर्मा, श्री
देवमूर्तिराम, श्री
देवराम, श्री
देवेन्द्र प्रताप नारायण सिंह, श्री
द्वारका प्रसाद मौर्य्य, श्री
द्वारिका प्रसाद पाण्डेय, श्री
धनुषधारी पाण्डेय, श्री
धर्मसिंह, श्री
नत्थू सिंह, श्री
नन्दकुमार देव वाशिष्ठ, श्री
नरदेव शास्त्री, श्री
नरेन्द्र सिंह विष्ट, श्री
नवल किशोर, श्री
नागेश्वर द्विवेदी, श्री
नाजिम अली, श्री
नारायण दत्त तिवारी, श्री
नारायण दास, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
नेत्रपाल सिंह, श्री
नौरंगलाल, श्री
पद्मनाथ सिंह, श्री
परमानन्द सिन्हा, श्री
पहलवान सिंह चौधरी, श्री
पातीराम, श्री
पुत्तूलाल, श्री
पुहूनराम, श्री
पुलिनविहारी बनर्जी, श्री
प्रकाशवती सूद, श्रीमती
प्रभाकर शुक्ल, श्री
प्रभूदयाल, श्री
फ़ज़लुल हक़, श्री
फतेहसिंह राणा, श्री
फूलसिंह, श्री
बनारसी दास, श्री
बलदेव सिंह, श्री
बलदेव सिंह आर्य, श्री
बलवीर सिंह, श्री
बलभद्र प्रसाद शुक्ल, श्री
बलवन्त सिंह, श्री
बसन्तलाल, श्री
बसन्तलाल शर्मा, श्री
बाबूनन्दन, श्री
बाबूराम गुप्त, श्री
बाबूलाल कुसुमेश, श्री
बाबूलाल मत्तील, श्री
बालेन्दुशाह, महाराजकुमार
बिशम्बर सिंह, श्री
बेचनराम, श्री
बेचनराम गुप्त, श्री
बेनी सिंह, श्री
बैजनाथ प्रसाद सिंह, श्री
ब्रह्मदत्त दीक्षित, श्री

भगवती दीन तिवारी, श्री
भगवती प्रसाद दुबे, श्री
भगवती प्रसाद शुक्ल, श्री (बाराबंकी)
भगवानदीन वाल्मीकि, श्री
भगवान सहाय, श्री
भीमसेन, श्री
भुवर जी, श्री
भूपाल सिंह खाती, श्री
भृगुनाथ चतुर्वेदी, श्री
भोला सिंह यादव, श्री
मक़सूद आलम ख़ां, श्री
मंगलाप्रसाद, श्री
मथुरा प्रसाद त्रिपाठी, श्री
मथुरा प्रसाद पांडेय, श्री
मदनगोपाल वैद्य, श्री
मदनमोहन उपाध्याय, श्री
मन्नीलाल गुरुदेव, श्री
मलखान सिंह, श्री
महमूद अली ख़ां, श्री (सहारनपुर)
महाराज सिंह, श्री
महावीर प्रसाद शुक्ल, श्री
महावीर प्रसाद श्रीवास्तव, श्री
महीलाल, श्री
मान्धाता सिंह, श्री
मिजाजी लाल, श्री
मिहरबान सिंह, श्री
मुज़फ़्फ़र हसन, श्री
मुन्नूलाल, श्री
मुरलीधर कुरील, श्री
मुश्ताक़ अली ख़ां, श्री
मुहम्मद अब्दुल लतीफ़, श्री
मुहम्मद अब्दुस्समद, श्री
मुहम्मद तक़ी हादी, श्री
मुहम्मद नसीर, श्री
मुहम्मद मंजूरुल नबी, श्री
मोहनलाल, श्री
मोहनलाल गौतम, श्री
मोहन सिंह, श्री
मोहन सिंह शाक्य, श्री
यमुना सिंह, श्री
यशोदादेवी, श्रीमती
रघुनाथ प्रसाद, श्री
रघुराज सिंह, श्री
रघुवीर सिंह, श्री
रणञ्जय सिंह, श्री
रतनलाल जैन, श्री
रमेशचन्द्र शर्मा, श्री
रमेश वर्मा, श्री
राघवेन्द्रप्रताप सिंह, राजा
राजकिशोर राव, श्री
राजकुमार शर्मा, श्री
राजनारायण, श्री
राजनारायण सिंह, श्री
राजवंशी, श्री
राजाराम किसान, श्री
राजाराम मिश्र, श्री
राजाराम शर्मा, श्री
राजेन्द्रदत्त, श्री
रामअधीन सिंह यादव, श्री
रामअनन्त पाण्डेय, श्री
रामअवध सिंह, श्री
रामकिंकर, श्री
रामकृष्ण जैसवार, श्री
रामचन्द्र विकल, श्री
रामचरणलाल गंगवार, श्री
रामजी लाल सहायक, श्री
रामजी सहाय, श्री
रामदास आर्य, श्री
रामदास रविदास, श्री
रामदुलारे मिश्र, श्री
रामनरेश शुक्ल, श्री
रामनारायण त्रिपाठी, श्री
रामप्रसाद, श्री
रामप्रसाद देशमुख, श्री
रामप्रसाद नौटियाल, श्री
रामप्रसाद सिंह, श्री
रामबली मिश्र, श्री
रामभजन, श्री
राममूर्ति, श्री
रामरतन प्रसाद, श्री
रामराज शुक्ल, श्री
रामलखन मिश्र, श्री
रामलाल, श्री
रामवचन यादव, श्री
रामशंकर द्विवेदी, श्री
रामशंकर रविवासी, श्री
रामसनेही भारतीय, श्री
रामसहाय शर्मा, श्री
रामसुन्दर पाण्डेय, श्री
रामसुन्दर राम, श्री

रामसुभग वर्मा, श्री
रामसुमेर, श्री
रामस्वरूप, श्री
रामस्वरूप गुप्त, श्री
रामस्वरूप भारतीय, श्री
रामस्वरूप मिश्र विशारद, श्री
रामहरख यादव, श्री
रामहेत सिंह, श्री
रामेश्वर प्रसाद, श्री
रामेश्वर लाल, श्री
लक्ष्मणराव कदम, श्री
लक्ष्मीदेवी, श्रीमती
लक्ष्मीशंकर यादव, श्री
लालबहादुर सिंह, श्री
लालबहादुर सिंह कश्यप, श्री
लीलाधर अष्ठाना, श्री
लुत्फ अली खां, श्री
लेखराज सिंह, श्री
वंशनारायण सिंह, श्री
वंशीदास धनगर, श्री
बंशीधर मिश्र, श्री
वसी नक़वी, श्री
वासुदेवप्रसाद मिश्र, श्री
विचित्रनारायण शर्मा, श्री
विद्यावती राठौर, श्रीमती
विश्राम राय, श्री
विष्णुदयाल वर्मा, श्री
विष्णुशरण दुब्लिश, श्री
वीरसेन, श्री
वीरेन्द्रनाथ मिश्र, श्री
वीरेन्द्रपति यादव, श्री
वीरेन्द्रशाह, राजा
व्रजभूषण मिश्र, श्री
व्रजरानी मिश्र, श्रीमती
व्रजवासी लाल, श्री
व्रजविहारी मिश्र, श्री
व्रजविहारी मेहरोत्रा, श्री
शंकर लाल, श्री
शम्भूनाथ चतुर्वेदी, श्री
शिवकुमार शर्मा, श्री
शिवदान सिंह, श्री
शिवनारायण, श्री
शिवपूजनराय, श्री
शिवप्रसाद, श्री
शिवमंगल सिंह, श्री
शिवमंगल सिंह कपूर, श्री
शिवराजबली सिंह, श्री
शिवराज सिंह यादव, श्री
शिवराम पांडेय, श्री
शिववक्ष सिंह राठौर, श्री
शिवशरणलाल श्रीवास्तव, श्री
शिवस्वरूप सिंह, श्री
शुकदेव प्रसाद, श्री
शुगनचन्द, श्री
श्यामममनोहर मिश्र, श्री
श्यामलाल, श्री
श्यामाचरण वाजपेयी शास्त्री, श्री
श्रीचन्द, श्री
श्रीनाथ भार्गव, श्री
श्रीनाथ राम, श्री
श्रीनिवास, श्री
श्रीनिवास पंडित, श्री
श्रीपति सहाय, श्री
संग्राम सिंह, श्री
सच्चिदानन्दनाथ त्रिपाठी, श्री
सत्यनारायण दत्त, श्री
सफ़िया अब्दुल वाजिद, श्रीमती
सावित्री देवी, श्रीमती
सियाराम गंगवार, श्री
सीताराम, डाक्टर
सीताराम शुक्ल, श्री
सुखीराम भारतीय, श्री
सुखजूराम, श्री
सुरेन्द्रदत्त वाजपेयी, श्री
सुरेशप्रकाश सिंह, श्री
सूर्य्यप्रसाद अवस्थी, श्री
सूर्य्यबली पांडेय, श्री
सेवाराम, श्री
हनुमानप्रसाद मिश्र, श्री
हबीबुर्रहमान अंसारी, श्री
हबीबुर्रहमान आज़मी, श्री
हमीद खां, श्री
हरखयाल सिंह, श्री
हरगोविन्द पन्त, श्री
हरगोविन्द सिंह, श्री
हरदयाल सिंह पिपल, श्री
हरदेव सिंह, श्री
हरसहाय गुप्त, श्री
हरिप्रसाद, श्री
हरिश्चन्द्र अष्ठाना, श्री
हरिश्चन्द्र वाजपेयी, श्री
हरीसिंह, श्री
हुकुम सिंह, श्री

आगरे में शरणार्थियों की गिरफ्तारी के संबंध में कार्य स्थगन प्रस्ताव की सूचना

श्री अध्यक्ष--मेरे पास एक काम रोको प्रस्ताव श्री नारायणदत्त तिवारी ने भेजा है कि कुछ शरणार्थी दूकानदार गिरफ्तार हुये हैं उनके सम्बन्ध में यहाँ पर सदन का कार्य स्थगित करके उसके ऊपर विचार किया जाय और वह गिरफ्तारी आगरा में, कहते हैं, हुई है। इसमें यह नहीं बताया गया है कि गवर्नमेंट से क्या सम्बन्ध है, इसमें शासन की साधारण व्यवस्था का सम्बन्ध है जो कि काम रोको प्रस्ताव का विषय नहीं है। इसलिये मैं उसको वैध क़रार नहीं देता हूं।

श्री नारायणदत्त तिवारी और श्री गैंदासिंह द्वारा उत्थापित विशेषाधिकार की अवहेलना का प्रश्न

श्री अध्यक्ष--दूसरे, श्री नारायण दत्त जी ने और श्री गैंदासिंह जी ने विशेषाधिकार का प्रश्न उठाया। मैं इन दोनों को इजाजत दूंगा, नियम ४४ में, कि वे अपने विशेषाधिकार के प्रश्न को सदन के सामने पेश करें और फिर मैं अपना फैसला दूंगा वैध है या नहीं।

माननीय गृह मंत्री आज यहाँ मौजूद नहीं हैं। मुझसे उन्होंने यह कहा है कि अगर इसे लिया जाय तो १० तारीख को लें। ९ तक के लिये वह बनारस चले गए हैं कल ही रात को। तो उचित होगा कि वे आने पर उसके ऊपर जो कुछ उन्हें कहना है कहें। मैं एक दिन में एक प्रश्न लूंगा। तो पहले श्री गेंदा सिंह जी का १० तारीख को, यानी बुध को, प्रश्नों के बाद, और बृहस्पतिवार को प्रश्नों के बाद श्री नारायण दत्त जी की शिकायत जो बाद में आई उसे लूंगा। वह वैध है या नहीं, इसका निर्णय मैं दोनों ओर की बातें सुन कर दूंगा।

श्री गैंदासिंह (जिला देवरिया)--अध्यक्ष महोदय, मैं एक निवेदन आपसे करना चाहता हूं। १० तारीख तक मुझे कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन मुझे इस बात काडर है कि इस सिलसिले में कुछ कागजात ऐसे हैं जो मैजिस्ट्रेट और जेल के सुपरिन्टेन्डेन्ट के अधीन हैं और उन कागजात में कुछ फेर बदल करने की गुंजायश हो सकती है। तो इसके लिये कुछ सुरक्षा का इन्तजाम किया जाय ताकि वह कागजात को फेर बदल न कर सकें।

श्री अध्यक्ष--मैं समझता हूं कि यह शंका करना उचित नहीं मालूम होता इस दृष्टि से कि इस शिकायत के बाद माननीय गृह मंत्री जी ने जो नोट भेजा है उसमें बहुत सी चीजें वही हैं जो आपकी शिकायत में है। उनके जवाब में जो बाक़आत बताये गये हैं उनमें और आप की शिकायत में कोई विशेष अन्तर नहीं मालूम होता। आप मेरे कमरे में आ जायं, दोपहर को आपको उसका विवरण बता दूंगा।

श्री राजनारायण (जिला बनारस)--माननीय अध्यक्ष, जब माननीय तिवारी जी का सवाल यहाँ उठाया गया था उस समय माननीय गृह मंत्री जी भी यहाँ मौजूद थे। उस वक्त जो उन्होंने वाक़आत बताये थे और जब माननीय नारायणदत्त जी जेल से लौट कर आये तो उन्होंने बताया कि "हो वाज नॉट प्रोड्यूस्ड विफोर ए मजिस्ट्रेट" तो इस तरह से रिमान्ड की लास्ट डेट जो २१ तारीख थी उसके बारे में जेल रजिस्टर में इस बीच में कुछ ग़लत ऐन्ट्रीज की जा सकती हैं। मेरे पास जो जवाब आया है उसमें इसके बारे में कोई ऐंट्री मालूम नहीं होती है। ऐसी ही और भी चीजें हैं।

श्री अध्यक्ष--आपकी शिकायत और उनके जवाब में बहुत सी चीजें एक सी हैं इसलिये यह शंका उठाना ग़लत होगा। पहले आप उनके जवाब को देख लें। उसके बाद अगर आप कोई सवाल उठाना चाहें तो उठा सकते हैं, वैसे मुझे तो कोई उसकी आवश्यकता मालूम नहीं होती।

१९५४-५५ के आय-व्ययक में अनुदानों के लिए मांगों पर मतदान— विभिन्न अनुदानों पर विचारार्थ समय विभाजन

श्री रामनारायण त्रिपाठी (जिला फैजाबाद)—मैं सुझाव देता हूं कि अनुदान संख्या ७ के लिये आधा घंटे का समय रक्खा जाय और अनुदान संख्या २९ और ४७ दोनों के लिये सवा दो-दो घंटा रक्खा जाय। अनुदान संख्या २९ और ४७ के लिये कटौती का प्रस्ताव पेश करने वाले को पहले १५ मिनट तथा बाद में ५ मिनट दिये जायं। बाकी लोगों को जो समय आप देना चाहें वह दे दें।

श्री अध्यक्ष—और कोई सुझाव नहीं है इसलिये अनुदान संख्या ७ के लिये आधे घंटे का समय रक्खा जायगा। बाकी समय जो बचेगा वह दोनों शेष अनुदानों के लिये रख दिया जायगा।

अनुदान संख्या २९ और ४७ में कटौती का प्रस्ताव पेश करने वाले को १५ मिनट तथा अनुदान संख्या ७ में कटौती का प्रस्ताव पेश करने वाले को ७ मिनट दिये जायेंगे।

अनुदान संख्या १४ और ३३ सोमवार को ली जायेंगी।

अनुदान संख्या ७, लेखा शीर्षक १२—मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय

परिवहन मंत्री (श्री विचित्र नारायण शर्मा)—अध्यक्ष महोदय, गवर्नर महोदय की सिफारिश से मैं प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ७—मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय (लेखा शीर्षक : १२—मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय) के अन्तर्गत ६५,०४,००० रुपये की माँग स्वीकृत की जाय।

प्राइवेट और सरकारी मोटर गाड़ियाँ जो भी चलती हैं, सबको रोड्स का टैक्स देना पड़ता है। इसी में से रुपया या तो रोड फंड में चला जाता है या लोकल बाडीज को तकसीम कर दिया जाता है। इसमें जहाँ तक मैं समझता हूं बहुत ज्यादा विवाद का प्रश्न मेरे विभाग में नहीं उठता है, लेकिन फिर भी माननीय सदस्य जो भी आपत्ति करेंगे या सुझाव देंगे उनके प्रकाश में मुझे जो भी निवेदन करना आवश्यक होगा, करूंगा। बाकी इसके ऊपर जो नोट है उसे मैं परियाप्त समझता हूं।

*श्री कमला सिंह (जिला गाजीपुर)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं इस अनुदान में एक रुपये की कटौती का प्रस्ताव पेश करता हूं।

जहां तक मोटर गाड़ियों के ऐक्टों का सम्बन्ध है अक्सर यह देखा जाता है कि ओवर लोडिंग बहुत ज्यादा होता है, जिसकी वजह से मोटर गाड़ियों का चालान होता है, पहले तो यह था कि जितने जिले थे, वहाँ पर कोई एक हाकिम होता था जो इसका ट्रायल करता था। इस तरह से जिले में चाहे कोई भी दिक्कत होती थी, मोटर गाड़ियों का किसी ऐक्ट में चालान होता था तो उसकी सुनवाई वहीं होती थी और उनका फैसला भी वहीं हो जाता था। लेकिन अब जिले से हटा कर उसे सेंटर में कर दिया गया है जिससे देखा जाता है कि वहाँ पर ज्यादा लोगों की भीड़ हो जाती है और उसमें लोगों को बड़ी कठिनाई होती है। एक जिले से दूसरे जिले की दूरी में जाते हैं तो वहाँ जाने में भी काफी खर्चा होता है और कभी-कभी ऐसी परेशानी भी होती है कि गाडियाँ उनको रोक दी जाती हैं जिससे उनके न चलाने से बहुत खर्चे की दिक्कत होती है और उनकी आमदनी जो उस रोज की होती है वह भी खत्म हो जाती है। माननीय अध्यक्ष महोदय,

*यह भाषण माननीय सदस्य द्वारा शुद्ध नहीं हुआ।

असल में अगर देखा जाय तो ओवर लोडिंग के खास कारण रूट्स हैं। वे किसी के लिये ओपेन नहीं हैं। गवर्नमेंट को चाहिये कि जितने लोग किसी रूट से भी अपना गाड़ी चलाना चाहें तो उनको चलाने की इजाजत दे दे। हर एक को रूट्स की आजादी देनी चाहिये। इसका नतीजा यह होगा कि मोटर गाडियों के फेयर कम होंगे, जिससे जनता को आसानी होगी और कम्पटीशन की वजह से लोग थोड़े पैसे में एक जगह से दूसरी जगह जा सकेंगे। इससे आवागमन का मार्ग भी सरल हो जायगा और ओवरलोडिंग की वजह से जो दिक्कत होती है वह नहीं हो पायेगी। गवर्नमेंट की तरफ से ट्रांसपोर्ट अफसर को रूट्स के बारे में कुछ संकेत होता है तथा सीट्स का भी लीमिटेड नम्बर होता है। उसकी वजह से भी पब्लिक गाड़ियों में चढ़ने के लिये मजबूर होती है। नतीजा यह होता है कि कहीं पर तो अफसरों के दबाव की वजह से और कहीं पब्लिक की इच्छा से ओवरलोडिंग होती है। जब गाड़ियों में जगह नहीं मिलती है तब इस तरह की परेशानी पब्लिक को उठानी पड़ती है।

इसके सिवा आर० टी० ओ० आफिस में भी बड़ा करप्शन फैला हुआ है। बिना पैसे के वहाँ कोई भी काम नहीं होता। अगर कोई अपना रूट चेंज करना चाहता है तो उसे बड़ी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है, आसानी से वह अपना रूट नहीं चेंज कर सकता है। अगर किसी को एक रूट पर आमदनी न हो वह दूसरे रूट पर अपनी गाड़ी चलाना चाहे तो इसके लिये उसे अवश्य इजाजत मिलनी चाहिये। कभी कभी तो आर० टी० ओ० आफिस में यह भी कहा जाता है कि तुम्हारा रूट नहीं चेंज किया जा सकता है। लेकिन बिजिनेस करने के लिये यह जरूरी है कि जो मोटर गाड़ियों के मालिक हैं उनको भी हम ऐसी सहूलियतें दें कि अगर एक रूट पर कम आमदनी हो तो वे दूसरा रूट चेंज करा कर अपनी गाड़ियाँ चला सकें। इससे उनकी बहुत सी दिक्कतें दूर हो जायेंगी।

इसी तरह से जहाँ तक लाइसेंस लेने का सवाल है लाइसेंसिंग कमेटी में भी लोगों को बड़ी दिक्कतें होती हैं। अगर किसी को लाइसेंस लेना होता है तो उसे न मालूम कितनी बार उसके लिये दौड़ना पड़ता है। अक्सर मैं देखता हूं कि जब कोई लाइसेंस का सवाल होता है तो उसे कमेटी के सामने बार-बार दौड़ धूप करना पड़ता है। मैं तो समझता हूं कि कमेटी के पास किसी आदमी के जाने की जरूरत ही नहीं है। बल्कि गवर्नमेंट का एक सिद्धांत होना चाहिये और अगर कोई उस सिद्धांत को पूर्ति कर दे तो उसे लाइसेंस देना चाहिये। अगर इस तरह की चीजें होंगी तो ज्यादा दौड़ने की बात नहीं होगी तथा और भी दिक्कतें जो लोगों को उठानी पड़ती हैं वे भी नहीं होंगी और जो इतना ज्यादा करप्शन है वह भी दूर हो जायगा। अक्सर यह देखा जाता है कि जब गाड़ियों का एनुअल रिनियूवल (वार्षिक पुनर्नवीकरण) होता है तब भी बड़ी परेशानी होती है और सर्टिफिकेट्स जो रजिस्ट्रेशन के लिये दिये जाते हैं उनमें भी कठिनाई होती है। अक्सर यह देखा गया है कि आर० टी० ओ० सीट्स की साइज भी करार देते हैं कि इतने इंच की सीट्स होनी चाहिये, जैसे १८ इंच की सीट्स होनी चाहिये लेकिन गड़बड़ी जो होती है वह यह होती है कि सामने वाली सीट्स का कोई खयाल नहीं किया जाता। नतीजा यह होता है कि अफसर कंसर्न जो होता है वह इस तरह से सीट्स निर्धारित करता है कि ज्यादा सीट्स रखने के लिये लोगों को मजबूर करता है। इस तरह की दिक्कतें हैं जो कि इस डिपार्टमेंट के अन्दर देखी गयी हैं।

अब जहाँ तक टैक्सेज का सवाल है उसमें भी मनमानी कार्यवाही की जाती है। जहाँ १० रुपया टैक्स लिया जाना चाहिये वहाँ १५ और २० रुपये तक टैक्स वसूल लिया जाता है और मेरा कहना यह है टैक्स इतने लिये जाने चाहिये जिससे लोगों को सुविधा हो क्योंकि अगर टैक्सेज इतने ज्यादा बढ़ जायंगे तो जनता की परेशानी बढ़ेगी और उन दिक्कतों की वजह से लोग मजबूर हो जाते हैं कि सिविल कोर्ट्स और क्रिमिनल कोर्ट्स में भी शेल्टर सीक करें। तो यह दिक्कत है।

इसके अतिरिक्त यह भी देखा गया है कि ऐक्सीडेंट्स वगैरह ज्यादा होते हैं। उसका कारण यह है कि रफ्तार जितनी मोटर गाड़ियों की होनी चाहिये उतनी से या तो बहुत ज्यादा तेजी

[श्री कल्लासिंह]

से चलाते हैं और या गाड़ियाँ बहुत ज्यादा तादाद में रहती हैं उस वक्त उनको आपस में रेस करना होता है जिससे कि पहले पहुंच कर जितने मुसाफिर हो सकें ले लें। इसके साथ ही जितनी गाड़ियाँ पैरेलल रन करती हैं वे ज्यादा से ज्यादा प्रयत्न करती हैं कि मुसाफिरों को पहले लें ले। तो आपस के कम्पेटीशन की वजह से ऐक्सीडेंट्स ज्यादा हो जाते हैं और खास कर जितनी गल्ला वगैरह ढोने वाली गाड़ियाँ होती हैं उनमें ज्यादा परेशानी होती है। अक्सर गाजियाबाद की तरफ सुना जाता है कि वहाँ जितने ऐक्सीडेंट्स होते हैं कि उससे बड़ी परेशानी पब्लिक को होती है। एक साथी ने यह भी कहा कि वहाँ के जो रहने वाले हैं वे खुद ऐसी गाड़ियों से लड़ने की कोशिश करते हैं। तो वहाँ ऐक्सीडेंट्स होते हैं लेकिन मैं तो चाहता हूं कि कम से कम यह चीज होनी चाहिये जिससे ऐक्सीडेंट और ओवरलोडिंग भी जिनके कारण पब्लिक की परेशानी दूर हो और पब्लिक ज्यादा से ज्यादा इन सवारियों पर चढ़े और इसकी वजह से ज्यादा से ज्यादा आमदनी होगी। इस डिपार्टमेंट की भी आमदनी बढ़ेगी उसको ज्यादा से ज्यादा टैक्स मिल सकेगा। इससे डिस्ट्रिक्ट बोर्ड्स और लोकल बोर्ड्स को भी फायदा होगा और उसकी वजह से जो सड़कें हैं उनको बनाने के लिये लोग काफी रुपया दे सकेंगे। इसलिये मैं चाहता हूं कि सरकार की तरफ से नियंत्रण होना चाहिये और हर चीज के लिये एक लिमिट होनी चाहिये कि यह यह चीजें होनी चाहिये। जब वह लिमिट कर दी जाय तो उन लिमिटेशन की पूर्ति जो कर दे उसको लाइसेंस मिल जाना चाहिये। मैं समझता हूं कि इस तरह अधिक लाइसेंस हम दे सकेंगे और उससे हमारी आमदनी भी बढ़ सकेगी और जनता की परेशानी भी दूर हो सकेगी।

कहा जाता है कि ज्यादा से ज्यादा फाइन किया जाता है और उसके करने से यह दिक्कतें दूर हो सकती हैं, लेकिन मैं समझता हूं कि ज्यादा से ज्यादा फाइन करने से या सजा देने से यह दिक्कतें दूर नहीं होंगी। उसके लिये तो आपको एक नियंत्रण, एक लिमिटेशन रखना होगा और उस लिमिटेशन के अन्दर लाइसेंस देने से पब्लिक की कठिनाइयां दूर हो जायंगी, ऐक्सीडेंट्स में भी कमी हो जायगी और पब्लिक की शिकायतें भी खत्म हो जायगी। इन शब्दों के साथ मैं अपने कटौती के प्रस्ताव को उपस्थित करता हूं।

श्री विचित्र नारायण शर्मा—अध्यक्ष महोदय, इस भाषण के बाद मेरे ऊपर सिर्फ़ एक असर यह पड़ा कि संसार का काम अगर शुभकामनाओं से चल जाता तो अब तक यह संसार स्वर्ग बन गया होता। बदकिस्मती से जिन भाई ने यह प्रस्ताव किया है उन्होंने खुद अपने को कंट्रेडिक्ट किया। एक जगह वह कहते हैं कि अगर कम्पटीशन होता, ज्यादा गाड़ियां होती तो न ओवरलोडिंग होती और न जनता को तकलीफ होती और सब लोगों को सुविधायें मिल जातीं। आगे चलकर वह कहते हैं कि इतना कम्पटीशन है कि लोग सवारी लेने को दौड़ते हैं। और इससे बहुत से एक्सीडेण्ट होते हैं। इस विषय में मैं यह विश्वास दिलाता हूं कि मत प्रायः दोनों तरफ समान सा है। बहुत से लोगों का खयाल है कि अगर मोटरगाड़ियों की तदाद बढ़ा दी जाय तो शायद हमारे लिये सहूलियत हो जाय और बहुत से लोगों को यह भी खयाल है कि तादाद बढ़ाने पर सुविधा होने की जगह पर बर्बादी होगी। बदकिस्मती से मैं भी इसी मत का मानने वाला हूं। हमारे सामने दो कठिनाईयां हैं। एक तो यह है कि अगर वह कम्पटीशन अकलमन्दी पर एकोनामिक तौर पर नहीं होता है तो उसमें हो सकता है कि जो बदमाश है वह उस दौड़ में जीत जायं और जो कमजोर है वह टिक न सकें। हम हमेशा जीवन में ऐसी घटनायें देखते हैं कि बड़े बड़े बिजिनेस वाले बनते चले जाते हैं और जो गरीब है वह पिसते चले जाते हैं।

दूसरी बात यह है कि मोटरें और बसें हमारे देश में नहीं बन रही हैं। अगर हमारे देश में बनती होतीं तो कम से कम हमें संतोष होता यदि हमारे यहां के पूंजीपतियों का पैसा बर्बाद होता क्योंकि उससे जनता का तो फायदा ही होता। लेकिन इस वक्त हम जितनी भी बसें और मोटरें बाहर से मंगाते हैं उसके लिये हमें अपना पैसा बाहर भेजना पड़ता है। इसलिये यही दुख की बात है कि अगर हम अपना काम १०० बसेज से चला सकते हैं तो उसके लिये हम हजारों बसेज मंगायें।

आज लोगों का खयाल यह है कि इस समय बसेज और ट्रक्स में इतनी आमदनी है कि उसकी परमिट के लिये लोग दौड़ते हैं। मेरे पास भी आदमी आते हैं लेकिन मैं भी बदकिस्मती से किसी की मनोकामना पूरी नहीं कर पाता लेकिन लोगों का खयाल है कि उसमें बहुत ज्यादा बचत है और आज अगर हम इसकी रुकावट हटा दें तो निश्चयपूर्वक सैकड़ों आदमी बसेज लेने के लिये दौड़ पड़ेंगे। परिणाम यह होगा कि सबके लिये गुन्जायश नहीं है। आज जहां पर कि स्टेज कैरिजेज चलती हैं वहां पर भी तिगुनी और चौगुनी बसेज मौजूद हैं। आज जब कि एक बस को दिनभर में १०० मील चलना चाहिये वहां ३०, ४० मील चलाकर ही सन्तोष करना पड़ता है और जो दूसरे कम्पटीटर्स हैं उनको मौका देना पड़ता है। फिर भी वह कम्पटीशन कर नहीं पाते हैं। अगर वह कम्पटीशन करते हैं तो बर्बाद हो जाते हैं। आज भी बहुत ज्यादा बसेज हैं लेकिन वह कम्पटीशन नहीं करती हैं। उनको टर्न से जाना पड़ता है। तीसरे दिन या चौथे दिन जब भी उनका टर्न आये तब वे जाते हैं और उस तरह से जो यह समझा जाता है कि जनता को सुविधा होगी वह भी नहीं हो पाती है। आज भी गवर्नमेंट की बसेज जहां १०० मील चलती हैं वहां प्राइवेट अपरेटर्स के हिस्से में ३० या ४० मील आता है। इसलिये बसों की तादाद बढ़ाने से हमारा रुपया विदेशों में जायगा और इससे जनता को कोई लाभ नहीं होगा और अगर कुछ फायदा भी होगा तो वह नहीं के बराबर होगा।

ट्रक्स की बाबत भी मैं निवेदन कर सकता हूं कि आज भी इतनी ट्रक्स हैं जिनको की वे चला नहीं पाते हैं। हर क्वार्टर के अन्दर कुछ न कुछ ट्रक्स सरेन्डर कर दी जाती हैं ताकि उनका टैक्स न देना पड़े। सिर्फ जिस समय गन्ने का मौसम होता है उसी समय शायद सभी ट्रक्स चलती हैं बाकी ज्यादातर एक अच्छी खासी तदाद में लोग सरेन्डर कर देते हैं और उनकी शिकायतें हैं कि उनको बचत नहीं हो रही है। इसलिये जनता में जो एक खास खयाल यह हो गया है उसके ऊपर अगर अमल किया जाय तो वह जनता के लिये घातक सिद्ध होगा और उनका पैसा भी बर्बाद होगा। हम रोडवेज का काम फैलाना चाहते हैं लेकिन हमारे लिये यह प्रश्न आ जाता है कि किस तरह से जिन लोगों ने पैसा लगाया है उनके लिये आजीविका का क्या साधन इकट्ठा करें। इसलिये मेरा निवेदन यह है कि भावनाओं में वह इस विषय को न तय करें बल्कि जो हार्ड फैक्ट्स हैं उनको सामने रखें।

इसके अलावा यह खयाल कि इसमें हमने पूरा प्रबन्ध नहीं किया है, ठीक निरीक्षण नहीं होता है, यह भी मैं समझता हूं कि गलत है। मैं मानता हूं कि जो होना चाहिये वह नहीं है। यह भी मैं मानता हूं कि कुछ दर्जे तक करप्शन है। लेकिन मैं सदन को यह विश्वास दिलाना चाहता हूं कि काफी प्रगति इस चीज में भी हुई है। हमारे स्टाफ के आदमियों ने काफी मुस्तैदी से काम किया है। ऐसे-ऐसे आदमियों के ऊपर मुकदमा चलाया है जिनके ऊपर लोग समझते थे कि मुकदमा चलाया ही नहीं जा सकता है, बड़े प्रभावशाली आदमी हैं। लेकिन कानून का जहां तक ताल्लुक है उसमें यह खयाल किया गया कि उसमें किसी के साथ रियायत नहीं हो सकती है और वह सिर्फ इसलिये नहीं कि हमारा मोटर वेहिल्स ऐक्ट ठीक से पालन हो बल्कि इसलिये भी कि जनता में यह आम खयाल बन जाना कि जो कानून को तोड़ता है वह मौज से रहता है और जो गरीब है, जो कानून से डर कर चलता है वह कुचला जाता है, पीसा जाता है, तबाह होता है, यह अच्छा नहीं है। तो केवल इस दृष्टि से नहीं कि हमारे विभाग को बहुत लाभ होगा बल्कि इस दृष्टि से भी ऐसा किया गया कि कानून तोड़ने की भावना न फैले, जिसमें हमारे कुछ जिम्मेदार भाई भी सहयोग दे देते हैं। इस लिये हमें यह आवश्यक लगता है कि काफी मुस्तैदी के साथ हम इस चीज का पालन करें।

एक बात और यह कही गयी कि मुकदमें जो होते हैं वह बहुत दूर-दूर होते हैं। मैं कुछ दर्जे तक इस शिकायत को समझता हूं कि यह शिकायत जहां तक वास्तविकता का ताल्लुक है ठीक है। लेकिन कहां तक यह उचित है उसमें मुझे सन्देह है। एक तो इसलिये कि अगर हम घर घर मुकदमे करना शुरू कर दें तो यह कहावत चरितार्थ होगी कि भैंस का गोबर भैंस के ही लग जाता है जो आमदनी होगी वह अगर सब नहीं तो उसका काफी हिस्सा मैजिस्ट्रेट्स

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

रखने में और जगह जगह कोर्टस् खोलने में लग जायगा । आज भी हमें मुकदमों को कोर्टस् में ले जाने में और फैसला कराने में काफी खर्च करना पड़ता है । जहां तक पनिशमेंट का ताल्लुक है हम यह नहीं चाहते हैं कि किसी को सजा मिले या किसी को सजा दिलाने में हमें कोई खुशी होती है, बल्कि पनिशमेंट का एक ही उद्देश्य है कि लोग कानून से डर कर कानून को न तोड़ें अगर यह मूल उद्देश्य ही पूरा नहीं होता तो फिर सारी अदालतों का रखना और इंफोर्समेंट के लिये इतना बड़ा स्टाफ रखना बेकार हो जाता है । एक तो कानून इतने डिफेक्टिव हैं कि उनमें मैक्सिमम पनिशमेंट नाकाफी है और फिर मैजिस्ट्रेट लोग जो मैक्सिमम सजा दे सकते हैं वह नहीं देते हैं क्योंकि वह यह समझते हैं कि ओवरलोडिंग में ५, १० रुपये अधिक मिले होंगे, इस-लिये २०, २५ रुपये जुर्माना कर दो पर इससे कोई असर नहीं होता है । मैं यह भी निवेदन कर दूं कि रीजन में तीन हजार गाड़ियां शायद हैं । वहां पर मुश्किल से एक तिहाई पकड़ी जाती हैं और उसके बाद उनके ऊपर केस चलता है । इस प्रकार अगर तीन साल में एक के ऊपर एक बफा १०, १५ रुपये जुर्माना हो जाता है तो वह तो ऐसे ही हुआ कि जैसे भैंसे के ऊपर मच्छर बैठ गया, उसको काट लिया, इससे उसका क्या बिगड़ता है । वह ओवरलोडिंग करता है पैसा कमाने के लिये, वह बिला पर्मिट गाड़ी चलाता है पैसा कमाने के लिये । ताकि उसको पैसा न देना पड़े । तो पैसे के लाभ से वह कानून तोड़ता है । अब अगर पैसा कमाने में कोई रुकावट न हो, उसको सब आसानी देते चले, और जहां उसको अपने मुकदमे की पैरवी करने में दो चार दिन खर्च होते हैं वहां यह भी आसानी कर दें कि उसके घर बैठे मुकदमा चले, तो फिर कहीं अच्छा यह हो है कि हम अपने इंफोर्समेंट स्टाफ को हटा लें और जो भलमनसाहत से टैक्स दे दें उसको ले लें क्योंकि उसको रखने से फिर हमें कोई लाभ नहीं होगा । इसलिये कुछ न कुछ रोकने की गरज से थोड़ी दिक्कतें अगर उनके रास्ते में हैं, दो चार बार उनको आना भी पड़े तो मैं समझता हूं कि यह तकलीफ कुछ हद तक ठीक ही है । उनको सुविधा देने से तो उनके लिये रास्ता साफ कर देना होगा । इसलिये मेरा निवेदन है कि इस चीज में बहुत ज्यादा सहानुभूति उन लोगों के साथ प्रदर्शित करना ग़लत होगा और मैं यह भी सदन को याद दिला देना चाहता हूं कि यह ओवर-लोडिंग जो होती है वह इतनी ज्यादा है और हमारी ताक़त इसको रोकने की इतनी कम है कि यह नामुमकिन सा है हमारे लिये कि हम सब जगह पुलिस रख सकें और जो आज अमन चैन हमारे यहां है वह इसलिये नहीं है कि सब जगह हमारी पुलिस है बल्कि वह इसलिये है कि साधारण नागरिक कानून मानने वाला है । अगर सब लोगों के मन में यह बात आ जाय कि वे कानून तोड़ेंगे तो फिर कोई रोक नहीं सकता है । यह समझना कि हम सिर्फ इन्फोर्समेंट स्क्वाड से कंट्रोल कर लेंगे यह नामुमकिन है । इस निवेदन के साथ मैं प्रार्थना करूंगा प्रस्तावक महोदय से कि वह अपना प्रस्ताव वापस ले लें ।

†श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)—श्रीमान्, मैं माननीय मंत्री जी से इस अनुदान के सम्बन्ध में केवल दो बातें जानना चाहता हूं । पहली बात तो यह है कि मोटर वेहिकिल्स के टैक्सेशन के बारे में एक डेपुटेशन माननीय मुख्य मंत्री जी से और ट्रांसपोर्ट मंत्री जी से पिछले साल तीन चार बार मिला था और उनको उन्होंने बहुत से आश्वासन दिये थे कि वे सहूलियतें टैक्सेशन के बारे में देंगे, लेकिन वे आज तक नहीं दी गईं । मैं जानना चाहता हूं कि क्या आश्वासन दिये गये थे और उन पर क्या कार्यवाही हुई, क्योंकि यह मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन से सम्बन्ध रखता है ।

दूसरी बात यह है कि मैं मंत्री जी का ध्यान इस ब्योरेवार बजट के पेज ३७ की ओर दिलाना चाहता हूं जिसमें मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन की जो आमदनी होती है वह यू० पी० रोड फंड में ट्रान्सफर की गई । माननीय मंत्री जी देखेंगे कि सन् ५३–५४ में यू० पी० रोड फंड को १ करोड़ २ लाख ४२ हजार रुपये ट्रान्सफर किये गये जबकी पेज ३८१ में जहां रेसीट्स दी हुई हैं वहां मोटर वेहिकिल्स टैक्सेशन से केवल ९२ लाख ४० हजार रुपये की आमदानी हुई । जब आम-

†यह भाषण माननीय सदस्य द्वारा शुद्ध नहीं हुआ है ।

दनी केवल ९२ लाख ४० हजार हुई तो फिर १ करोड़ २ लाख ४२ हजार रुपये कहां से ट्रान्सफर हो गये । यह ८ लाख रुपया किधर से आ गया, इसका एक्सप्लेनेशन बजट में मौजूद नहीं है । तो मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी इसको जरा स्पष्ट कर दें ।

†श्री कमला सिंह––अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने रूट्स के बारे में कन्ट्राडिक्टरी चीजें बतलाई हैं । मैं तो यह नहीं कह सकता कि माननीय मंत्री जी ने समझा नहीं, हो सकता है कि मेरी गलती हो, लेकिन एक बात मैं माननीय मंत्री जी से के सामने रखना चाहता हूं । उन्होंने यह बतलाया कि जहाँ पर हम रूट्स बन्द कर देते हैं वहाँ पर ज्यादा गाड़ियाँ जब हो जाती हैं तो यह होता है कि एक गाड़ी आज चली और कल दूसरी चलती है, इस तरह से ओसराबन्दी हो जाती है । मैं समझता हूं कि इसकी वजह से अगर वह जांय तो उससे यह यह साफ़ मालूम होता है कि आमदनी कम है । अगर उस आदमी को यह मौक़ा दिया जाय कि एक रूट पर अगर आमदनी कम है तो दूसरे रूट पर चलाये तो यह दिक्क़त दूर हो सकती है ।

जहाँ तक कंट्राडिक्शन का सवाल है मैं तो समझता हूं कि रूट्स भी उनका डिपार्टमेंट तय करता है और नतीजा यह होता है कि एक रूट पर बहुत सी गाड़ियाँ हो जाती हैं और दूसरे रूट पर दो एक ही गाड़ियाँ रहती हैं । इससे परेशानी बढ़ती है । इसीलिये मैंने कहा कि रूट का सिस्टम गवर्नमेंट को हटा देना चाहिये ।

कोर्टस् के बारे में जो कहा गया तो हर जिले में एस० डी० ओ० या जुडीशियल आफिसर्स वग़ैरह ऐसे मुक़दमे देखते थे । अब गाजीपुर का मुक़दमा बनारस चला जाता है । तो बनारस जाने में उनको दिक्क़त होती है । मैं यह नहीं कहता कि गाँव पंचायतों को दे दीजिये । उससे तो अच्छा यह होगा कि आर० टी० ओ० चेक करते और फ़ौरन सजा दे देते । तो कोई जरूरत नहीं किसी कार्य या किसी चीज की, लेकिन हर एक का राइट होना चाहिये कि वह अपने ग्रीवेंसेज को भी रखे । इसलिए कोर्ट से फैसला करने की जरूरत होती है । अब एक चीज यह है कि माननीय मंत्री जो यह बतलाते हैं अगर सब लोगों को बन्द कर देंगे गाड़ी रखने के लिए तो फारेन कंट्रीज से गाड़ी वह मंगायेंगे और हमारे कंट्री का रुपया डूब जायगा । मैं तो यही सुनना चाहता था । अगर यहाँ मोटर बनाने की फैक्टरी खुल जाती तो वह बहुत ही सुन्दर होता । क्योंकि हमारे देश में नैशनलाइजेशन का काम चला जा रहा है । बस सर्विस का नेशनलाइजेशन तो यहाँ पहले से था, अब तो यह होना चाहिये कि थोड़े ही दिनों में यहाँ गाड़ियाँ बनने लगें, जिससे हमें बाहर से न मंगानी पड़ें और जो करोड़ों रुपया बाहर से गाड़ियाँ मंगाने में खर्च होता है वह खर्च न हो और जो यह इक्के और रिक्शे वालों की बर्बादी हो रही है और हमारे सामने यह समस्या है कि हम उनको कैसे रोजी दें, उनके खाने पीने का जरिया क्या हो, यह प्रश्न भी खत्म हो जाय । और इन सब चीजों के साथ मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वह इन चीजों पर विचार करेंगे तो इस मुल्क का फायदा होगा ।

यह लोडिंग वगैरा के लिए जो उन्होंने कहा कि वह बन्द होना चाहिये, तो उसका किसी को शौक नहीं होता कि ओवर लोड करे । थोड़ी सी आमदनी के लिए, या दो चार रुपयों के लिए कोई ओवरलोड नहीं करता बल्कि ज्यादातर पब्लिक उनको ओवरलोडिंग के लिए मजबूर करती है । लोग कहते हैं कि किसी तरह से हमको ले जाओ । न किसी आदमी को शौक है कि वह गाड़ी की छत पर बैठे, लेकिन मजबूरी होती है, उसको जब जल्दी होती है, कहीं जल्दी पहुंचना होता है तो वह कोशिश इस बात की करता है कि उसको बैठने को मिल जाय । गाड़ियों की तदाद वैसे ही कम है । तो माननीय मंत्री जी इस सिलसिले में इन चीजों पर विचार करेंगे । यह खयाल नहीं करेंगे कि वह मोटर गाड़ियों के मालिक हैं, या ऐक्ट की किसी तरह से ब्रीच होती है । अगर मोटर वालों को भी सब सुविधाएं दी जायं तो ब्रीच नहीं हो सकती और हर आदमी वेलकम करेगा । अगर माननीय मंत्री जी यह कहें कि वह इन चीजों पर विचार करेंगे तो मुझे अपने कटौती के प्रस्ताव को वापस लेने में कोई आपत्ति नहीं होगी ।

---

†यह भाषण माननीय सदस्य द्वारा शुद्ध नहीं हुआ है ।

श्री विचित्रनारायण शर्मा--मुझे प्रसन्नता है कि माननीय सदस्य ने मेरे औचित्य को समझा कि अगर मैं सिर्फ उन्हें आश्वासन दे दूं कि मोटर का कारखाना यहाँ खोल दें तो उन्हें कोई तक्लीफ नहीं रहेगी । लेकिन मोटर का कारखाना खोलना एक तो स्टेट गवर्नमेंट के हाथ में नहीं है, उनकी शक्ति से बाहर है । मैं तो कहूंगा कि गवर्नमेंट आफ इंडिया भी आसानी से खुलवा नहीं सकेगी, क्यों कि उसको चलाने के लिए एक मिनिमम आउटपुट चाहिये, उसकी खपत हो सके और यह भी विवाद-ग्रस्त है । जब किसी और किस्म की गाड़ियों को न खरीद करके इन गाड़ियों को ही लोग खरीदें तब ऐसा किया जा सकता है । लेकिन उसका प्रयत्न सरकार बहुत ज्यादा कर रही है । कई विदेशी कम्पनियों से, खास तौर से जर्मनी वगैरा से इसके लिए बात चीत कर रही है और आशा है कि इसमें वह सफल हो गयी तो हमारे लिए एक लाभ की बात होगी और जब तक न हो तब तक कोई कदम उठाना सहल न होगा, यह तो उन्होंने समझ ही लिया है ।

रही बात वह जो श्री नारायण दत्त जी ने एक दो बात कहीं । वह इतने भोले हैं यह मुझे मालूम नहीं था । बहुत सरल और सीधे व्यक्ति हैं, लेकिन इतने भुलावे में आ जाते हैं कि जो कोई कुछ कह देता है उसी को सत्य मान लेते हैं, इसी वजह से मालूम होता है कि क्यों उनसे भूलें होती हैं । कोई भी आश्वाशन किसी किस्म का नहीं दिया गया, जैसा कि नारायणदत्त जी ने विश्वास कर लिया । नारायण दत्त जी के लिए तो मेरा दरवाजा, दिल का, कमरे का, हमेशा खुला रहता है । वह कभी भी आकर के दरियाफ्त कर सकते थे, नहीं तो तीन पैसे में उनकी खिदमत करने को सरकार हमेशा मौजूद ही है । जो लोग कहते हैं उसके लिए यह मालूम करना कि वह कहाँ तक सही है, बजाय इसके ऐसा न करके उसको विश्वास के साथ मान लेना, आचरण करना और गलत बात मन में रखे रहना और प्रचार करना इन चीजों से उन्हें बचना होगा, क्योंकि उनको आगे बढ़ना है ताकि वह समझदारी से अपने कर्तव्य का पालन कर सकें ।

मेरा खयाल है कि बजट की बाबत जो कहा गया वह तो एक बहुत सीधी सी बात है । उसमें तो जो रखा जाता है वह अनुमानित होता है । वास्तव में अगर प्राप्ति ज्यादा होती है तो उसको कहाँ डाला जाय ? इसलिए उसे भी इसमें डालना पड़ेगा ।

श्री नारायणदत्त तिवारी--प्राप्ति तो ९२ लाख है और उसमें १०२ लाख है ।

श्री विचित्रनारायण शर्मा--किस साल का आप कह रहे हैं ?

श्री नारायणदत्त तिवारी--१९५३-५४ का ।

श्री विचित्रनारायण शर्मा--पिछले साल बजट में क्या था ? उसको मिलाकर आप देखेंगे तो मालूम पड़ेगा कि प्राप्ति ज्यादा हुई । इसलिए जो रकम ज्यादा वसूल हो गई, उसे हम हजम नहीं कर सके और इसमें डालना पड़ा ।

श्री कमला सिंह--माननीय परिवहन मंत्री जी ने सन्तोषजनक उत्तर तो नहीं दिया पर फिर भी उन्हें विश्वास है, और यह मैं जानता हूं कि यह स्टेट गवर्नमेंट के हाथ नहीं है लेकिन कमसे कम मैं माननीय मन्त्री जी की हिम्मत देखना चाहता था ।

श्री अध्यक्ष---आप कटौती का प्रस्ताव वापस लेना चाहते हैं या नहीं ? दुबारा उत्तर आप नहीं दे सकते ।

श्री कमला सिंह--जरा सी एक बात ।

श्री अध्यक्ष---वह अनुचित होगा ।

श्री कमला सिंह--खैर माननीय मन्त्री जी ने जो बातें कहीं कि फैक्टरी खोलने के लिए लिखा पढ़ी होगी, उसे देखते हुए मैं अपना कटौती का प्रस्ताव वापस लेता हूं ।

(सदन की अनुमति से कटौती का प्रस्ताव वापस लिया गया ।)

अनुदान संख्या ७, लेखा शीर्षक १२--मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय

श्री अध्यक्ष--प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ७--मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय (लेखा शीर्षक--१२ मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय) के अन्तर्गत ९५,०४,००० रुपये को स्वीकृति दी जाय ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ ।)

अनुदान संख्या २९–लेखा शीर्षक ४७–विविध विभाग और ४४–उड्डयन

श्री विचित्रनारायण शर्मा--गवर्नर महोदय की सिफारिश से मैं प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या २९--वाहन विभाग (लेखा शीर्षक–४७--विविध विभाग और ४४--उड्डयन) के अन्तर्गत ४,७१,८४,००० रुपये की माँग स्वीकार की जाय ।

अध्यक्ष महोदय, अगर आपकी आज्ञा हो तो दूसरी माँग भी साथ ही रख दी जाय क्योंकि इन दोनों का इतना अधिक सम्बन्ध है कि माननीय सदस्य दोनों पर शायद अलग अलग न बोलकर एक साथ बोलना चाहेंगे और एक साथ जो बातें हैं वह आ जायं तो शायद सबको सहूलियत हो । आप सदन की राय ले लें ।

श्री अध्यक्ष--(श्री रामनारायण त्रिपाठी से) आपको कोई आपत्ति है ?

श्री रामनारायण त्रिपाठी--जी हां, आपत्ति है । अलग अलग ही लिये जायं ।

श्री अध्यक्ष--वह तो अलग अलग चाहते हैं तो अलग अलग ही लिया जाय ।

श्री विचित्रनारायण शर्मा--मेरा विश्वास है कि जो सामग्री विभाग की तरफ से माननीय सदस्यों के सामने रखी गई है और जो आंकड़े और जो नोट्स वगैरा बजट में दिये हैं उनका माननीय सदस्यों ने अध्ययन कर लिया होगा । एक बहुत छोटी सी पुस्तिका दी गई है जिसके जिसके अन्दर फैक्ट्स ऐंड फिगर्स ज्यादा हैं, शब्द ज्यादा नहीं हैं, मेरा ख्याल है उसका अध्ययन कर लिया गया होगा तो मुझे ज्यादा निवेदन करने की जरूरत नहीं पड़ेगी । कोशिश यह की गई है कि इसमें किसी अतिशयोक्ति से काम न लिया जाय । सम्भव है एकाध शब्द कहीं कुछ खटक सकते हैं लेकिन जहां तक आँकड़ों का ताल्लुक है अगर वह आँकड़े हमारे पक्ष के हैं तो उनको सप्रेस करना, दबा लेना तो मेरे काबू की बात थी नहीं । बाकी जहां तक दूसरे दोष हमारे विभाग के सम्बन्ध में हों .....

श्री अध्यक्ष--माननीय मंत्री जी उसका जिक्र कर दें, वह कौन सी पुस्तिका है ।

श्री विचित्रनारायण शर्मा--गवर्नमेंट आफ उत्तर प्रदेश, ऐक्टिविटिज आफ दी ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट फार दी ईयर १९५३–१९५४ इसकी हिन्दी और अंग्रेजी दोनों में उसकी कापियां हैं ।

श्री मदनमोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)--हमारे पास हिन्दी की पीले रंग की है ।

श्री विचित्रनारायण शर्मा--मेरा ख्याल है कि उसकी वजह से आंकड़ों पर कोई असर नहीं पड़ेगा । जहां तक वाकयात और अंकों का ताल्लुक है वह हिन्दी और अंग्रेजी दोनों में समान हैं । इसमें कुछ अंक मौजूद नहीं हैं जिन्हें हमने देना पसन्द नहीं किया था लेकिन माननीय सदस्य यह समझ सकें कि विभाग का काम उन्नति की ओर है इसके लिए मैं कुछ आंकड़े देना चाहूंगा । लेकिन कब्ल इसके मैं यह भी निवेदन कर देना चाहता हूं कि इन सब आंकड़ों के होते हुए भी हमारा विभाग संतुष्ट नहीं है कि हमने सचमुच में बहुत

[श्री विश्वनारायण शर्मा]

ज्यादा ऐसा काम कर लिया है कि अब हमें आगे करने की जरूरत नहीं है। हमें जो सफलता अभी तक मिली है उससे हमें सिर्फ यही विश्वास हुआ है कि हम सही रास्ते पर हैं, हमारा प्रयत्न सफल हो रहा है और हमारा विभाग अगर आगे भी इसी तरह सजग रहा तो इस समय जो शिकायतें हैं वह भी दूर हो सकेंगी।

इस विभाग के सामने जो सबसे बड़ा प्रश्न है वह पैसा कमाने का नहीं है। आर्थिक दृष्टि से हमारे काम में फिजूलखर्ची न हो यह लाजिमी है। लेकिन साथ ही हमारा उद्देश्य जो है वह यह है कि जनता को आने जाने और माल ले जाने में अधिक से अधिक सहूलियत मिले। सिर्फ सरकारी बसेज द्वारा ही नहीं बल्कि जो प्राइवेट आपरेटर्स हैं उनके द्वारा भी और जहां हमारी राष्ट्रीयकरण की नीति है वहां हमारी नीति इतनी असहिष्णु नहीं है कि प्राइवेट आपरेटर्स के लिये कोई सम्मानजनक या ईमानदारी का स्थान न हो। वास्तव में एक बड़ा भारी लाभ सरकारी विभाग से यह हुआ कि प्राइवेट आपरेटर्स ने अपने तरीकों में काफी सुधार किया है गोकि अब भी बहुत गुञ्जायश है। ८०,८० और ७२,७२ आदमी एक एक बस में बिठा लिये जाते हैं। परसों मुझे बताया गया कि १०० आदमी तक भर लिये जाते हैं। सम्भव है ऐसा हो, सम्भव है ऐसा न हो। लेकिन ७२,७२ और ८०,८० आदमी तक बिठाये जाते हैं इसमें मुझे शक नहीं है। समय का कोई लिहाज नहीं। जब सवारियां हो गयीं गाड़ी चल दी। न सवारियां हुयी तो नहीं गयी। यह सारी अव्यवस्था कुछ हिस्सों में है। लेकिन जहां पर ज्यादा कम्पटीशन है, जहां पर यह डर है कि अगर हमारा प्रबंध ठीक नहीं हुआ तो रोडवेज आ जायगी वहां निश्चित रूप से बहुत ज्यादा सुधार हुआ है और मुझे प्रसन्नता है कि जिस जगह पर यूनियनें बन गयी हैं वहां निश्चयपूर्वक सुधार हुआ है और हमारे विभाग की कोशिश यह है कि प्राइवेट आपरेटर्स आपस में यूनियन बना कर अपने संघटन से लाभ उठायें। उससे अंत में जनता को भी लाभ होता है, जिस तरह से रोडवेज बहुत सारी बचत कर सकती है, इसलिये कि उसका काम बड़ा है बहुत सी चीजें कर सकता है जो दूसरे नहीं कर सकते हैं। तो यूनियन बनने से उनकी शक्ति बढ़ जायगी और वह बहुत हित जनता का कर सकेंगे, साथ ही साथ उनका खर्चा भी कम होगा।

हमारे विभाग का दूसरा पहलू जो है वह है कि हम अपने कार्यकर्ताओं के साथ कैसा व्यवहार करते हैं। सबसे बड़ा और सबसे कठिन तथा सबसे महत्व का पहलू राष्ट्रीयकरण का वही हो सकता है। मुझे पहले यह भी इस सदन में कहने का मौका मिला है कि आमतौर से समाज में यह धारणा फैली हुई है कि राष्ट्र के नाम से या सार्वजनिक संस्थाओं के नाम से जो काम किया जाता है तो आदमी लापरवाह हो जाता है, उसके अन्दर जो सर्वोच्च शक्तियां और भावनायें हैं उन्हें वह विकसित नहीं होने देता है या वह विकसित नहीं होती हैं। उसकी शक्ति और उसकी एफिशियेंसी तभी बढ़ती है और पनपती है जब वह अपने स्वार्थ के लिये काम करे और इसीलिये प्राइवेट इंटरपाइज के लिये अक्सर यहां भी कहा जाता है, बाहर तो खास तौर से यह बात सुनने में आती ही है और हमारा विभाग भी कहा जाता है राष्ट्रीकरण न करे तो अच्छा है क्योंकि हमारे विभाग में बहुत नुकसान है। हमारी गाड़ियां एक साल भी नहीं चलती हैं और हर तरह से हमारे विभाग में लास ही लास है। ये बातें ऐसे जिम्मेदार आदमी कहते हैं जिनके पास कोई सफाई की गुन्जाइश नहीं है कि इतने अज्ञान में वह क्यों रहते हैं। लेकिन साधारणतया यह समझा जाता है कि सरकार की तरफ से या सार्वजनिक संस्थाओं की तरफ से जो काम होता है वह कभी संतोषजनक नहीं होता है। धारणा उसके पीछे रहती है। इसलिये हमें ऐसे आदमियों की जरूरत है जो यह समझ कर काम करें कि उनको लाभ न हो कर समाज को लाभ हो। वह अपने लिये अधिक से अधिक लाभ या उन्नति की बात न सोचें। समाज की उन्नति को वह अधिक महत्व देते हों। हमारे समाज में हजारों नहीं लाखों की तादाद में ऐसे व्यक्ति होने चाहियें जो व्यक्तिगत लाभ की दृष्टि से न सोच कर

सार्वजनिक हित की दृष्टि से आचरण करते हों और अपने व्यक्तिगत लाभ, फैमली के लाभ या बिरादरी के लाभ की दृष्टि से कोई काम न करें। इन थोड़े से शब्दों में मैं यह असर सदन पर नहीं डालना चाहता कि जो खामियां अभी हैं उस तरफ हमारी दृष्टि नहीं है या जितना कार्य हमें करना चाहिये वह हो चुका है और उसमें हम कामयाब हो चुके हैं लेकिन ये जो शिकायतें जनता की हमारे सामने आती हैं उनको ध्यान में रखते हुए हमें देखना यह चाहिये कि साधारणतया हमने शुरु कहां से किया था और कहां चल रहे हैं और कितनी उन्नति की है।

मैं थोड़ा सा एनफोर्समेंट स्क्वेड के बारे में कहना चाहता हूं। सबसे अधिक शिकायत इस विभाग के बारे में सुनने में आया करती थी। हमारे विभाग के जो इन्चार्ज हैं उनको वास्तव में यकीन नहीं होता था कि इतनी ज्यादा गलतियां इसके अन्दर हो सकती हैं। लेकिन जब उन्होंने स्वयं इस चीज को देखा तो उन्होंने इसकी अहमियत और व्यापकता को महसूस किया। सबसे बड़ा दुख इसके सम्बन्ध में हमारा यह रहा कि हमारे पास आदमी कम हैं, पैसे की कमी की वजह से बहुत ज्यादा आदमी भर सकना हमारे लिये कठिन है।

दूसरी डिमांड के सिलसिले में पहले ही कुछ निवेदन कर चुका हूं। इसलिये ज्यादा विस्तार से नहीं कहूंगा। लेकिन फिर भी मुझे संतोष है कि आज इस विभाग में भी बहुत ज्यादा उन्नति हुई है और काम बहुत मुस्तैदी से होता है। मैं यह भी कह सकता हूं कि इस विभाग में कुछ बहुत ही अच्छे कार्यकर्ता हमें मिले हैं जो कि ईमानदारी और लगन से काम करते हैं, इस विभाग के उन कर्मचारियों ने अपने विभाग का ही काम नहीं किया बल्कि मनुष्यता की दृष्टि से, दया की दृष्टि से अपने विभाग के बाहर भी कामों में लोगों की मदद की। किसी की भी गाड़ी रास्ते में खराब हो गयी तो अपने मैकेनिक से ठीक करवा दी। एक केस में एक लड़की को जबरदस्ती भगाया जा रहा था। उसकी मदद की और उसमें वह कामयाब भी हुए। इसी तरह से दूसरे कामों की ओर भी उनकी तवज्जह गयी। यह बहुत ज्यादा है ऐसा तो मैं नहीं कह सकता। लेकिन इस तरफ उनकी नजर गयी जरूर। उन्होंने यही सोच कर काम नहीं किया कि उनका काम तो केवल, क्राइम को पकड़ना है बल्कि सेवा करना भी है। यह चीजें ऐसी हैं जिनका हम स्वागत कर सकते हैं। मैं काम की बाबत कुछ आंकड़े पेश करना चाहता हूं। हमारा जो स्पेयर पार्टस का खर्चा पारसाल था वह दो आने और २.६८ पाई था। इस साल स्पेयर पार्ट का खर्चा एक आना ८.६६ पाई है। रिपेयर वगैरह का हमारा खर्चा पिछले साल फी मील ५.१६ पाई था और इस साल वह घटकर ४.६५ पाई रह गया है। मैं उस रुपये की संख्या को भी बतला सकता हूं कि पारसाल से इस साल कितना कम खर्च हुआ। लेकिन उसकी मैं आवश्यकता नहीं समझता। गाड़ियों का रास्ते में खराब हो जाना जितना पारसाल था उससे इस साल बहुत कम हो गया है। पारसाल १० हजार मील पर १.७ करीब-करीब था वह इस साल १.२ रह गया है यानी यह बहुत कम हो गया है। दूसरी स्टेट के साथ हमारे विभाग की तुलना किस प्रकार से हो सकती है वह आंकड़े मैं आपके सामने पेश कर सकता हूं। मैं समझता हूं कि जब हम खामियों की तरफ देखें जो कि बहुत ज्यादा हैं तब इन आंकड़ों का भी ख्याल रखा जाय।

हमारे विभाग का पैट्रोल का खर्चा प्रतिमील कितना हुआ वह मैं आपके सामने रखता हूं, वह यह है कि एक गैलन में:—

हमारे यहां	११.२४	मील
ट्रावन्कोर	८	मील
राजस्थान	१०	मील
मध्य प्रदेश	९.१५	मील
बम्बई	७.५०	मील
सौराष्ट्र	८.२०	मील
मध्य भारत	८.७०	मील
पंजाब	९.७०	मील

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

डीजल आयल बसेज में फ़ी गैलन इतना माइलेज आता है--

हमारे यहां	१५.८५ मील
ट्रावन्कोर	१२.८० मील
हैदराबाद	३६.४० मील
मध्य प्रदेश	१२.४५ मील
बम्बई	१२.५० मील
सौराष्ट्र	१२ मील
मध्य भारत	१३.४० मील
पंजाब	७.८० मील

लुबरीकेटेड आयल माइल इतना आता है--

हमारे यहां का	५४७.४८
राजस्थान का	३२९
मध्य प्रदेश का	३००
बम्बई का	४७५
पंजाब का	३६१

डीजल आयल बसेज का इतना आता है--

हमारे यहां का	११५३
हैदराबाद का	३४२
मध्य प्रदेश का	३५८
बम्बई का	६७०
पंजाब का	५१४

टायर का जो माइलेज आता है वह इस प्रकार है—

उत्तर प्रदेश में	३२५५४
राजस्थान में	१७५००
मैध्य प्रदेश में	१७६५०
बम्बई में	१५५९१
सौराष्ट्र में	१३५००

बसेज का ब्रेक डाउन १० हजार माइल के हिसाब से है। हमारे यहां का जो फिगर है वह वन प्वाइन्ट टू है। यह फिगर्स अभी के हैं हाल के। ट्रावन्कोर कोचीन के ५.४, राजस्थान के २.३, हैदराबाद २.५, मध्य प्रदेश २, बाम्बे ट्रांसपोर्ट २.७, सौराष्ट्र २, मध्य भारत १, पंजाब १२.२ ।

इस सम्बन्ध में हमारी एक और दिक्कत रही। सम्भवतः हमारा काम थोड़ा और सन्तोषजनक होता और लाभ भी सरकार को ज्यादा होता अगर जो रूट्स हम ले रहे थे उनको लेने में हमें आसानी हो जाती है। अभी भी वे दिक्कतें हमारे सामने हैं फिर भी जहां तक सम्भव है हम कोशिश कर रहे हैं ताकि हमारा खर्चा कम हो और आमदनी बढ़े। अगर हम काम बढ़ालें तो खर्चे का ज्यादा फर्क नहीं होगा और आमदनी बढ़ जायगी। बहुत सी चीजें ऐसी हैं, जैसे स्पेयर पार्टस् जिनका खर्चा माइलेज बढ़ जाने पर कम हो जाता है। बर्कशाप का खर्चा उतना ही रहेगा। दूसरे खर्चे में बहुत ज्यादा गुंजाइश कम करने की हमें नहीं मालम होती है। कुछ थोड़ा सा इधर उधर हो सकता है, और उसके लिये प्रयत्न जारी रहेगा। हम अधिक से

सार्वजनिक हित की दृष्टि से आचरण करते हों और अपने व्यक्तिगत लाभ, फेमली के लाभ या बिरादरी के लाभ की दृष्टि से कोई काम न करें। इन थोड़े से शब्दों में मैं यह असर सदन पर नहीं डालना चाहता कि जो खामियां अभी हैं उस तरफ हमारी दृष्टि नहीं है या जितना कार्य हमें करना चाहिये वह हो चुका है और उसमें हम कामयाब हो चुके हैं लेकिन ये जो शिकायतें जनता की हमारे सामने आती हैं उनको ध्यान में रखते हुए हमें देखना यह चाहिये कि साधारणतया हमने शुरु कहां से किया था और कहां चल रहे हैं और कितनी उन्नति की है।

मैं थोड़ा सा एनफोर्समेंट स्क्वेड के बारे में कहना चाहता हूं। सबसे अधिक शिकायत इस विभाग के बारे में सुनने में आया करती थी। हमारे विभाग के जो इन्चार्ज हैं उनको वास्तव में यकीन नहीं होता था कि इतनी ज्यादा गल्तियां इसके अन्दर हो सकती हैं। लेकिन जब उन्होंने स्वयं इस चीज को देखा तो उन्होंने इसकी अहमियत और व्यापकता को महसूस किया। सबसे बड़ा दुख इसके सम्बन्ध में हमारा यह रहा कि हमारे पास आदमी कम हैं, पैसे की कमी की वजह से बहुत ज्यादा आदमी भर सकना हमारे लिये कठिन है। दूसरी डिमांड के सिलसिले में पहले ही कुछ निवेदन कर चुका हूं। इसलिये ज्यादा विस्तार से नहीं कहूंगा। लेकिन फिर भी मुझे संतोष है कि आज इस विभाग में भी बहुत ज्यादा उन्नति हुई है और काम बहुत मुस्तैदी से होता है। मैं यह भी कह सकता हूं कि इस विभाग में कुछ बहुत ही अच्छे कार्यकर्ता हमें मिले हैं जो कि ईमानदारी और लगन से काम करते हैं, इस विभाग के उन कर्मचारियों ने अपने विभाग का ही काम नहीं किया बल्कि मनुष्यता की दृष्टि से, दया की दृष्टि से अपने विभाग के बाहर भी कामों में लोगों की मदद की। किसी की भी गाड़ी रास्ते में खराब हो गयी तो अपने मैकेनिक से ठीक करवा दी। एक केस में एक लड़की को जबरदस्ती भगाया जा रहा था। उसकी मदद की और उसमें वह कामयाब भी हुए। इसी तरह से दूसरे कामों की ओर भी उनकी तवज्जह गयी। यह बहुत ज्यादा है ऐसा तो मैं नहीं कह सकता। लेकिन इस तरफ उनकी नजर गयी जरूर। उन्होंने यही सोच कर काम नहीं किया कि उनका काम तो केवल, क्राइम को पकड़ना है बल्कि सेवा करना भी है। यह चीजें ऐसी हैं जिनका हम स्वागत कर सकते हैं। मैं काम की बाबत कुछ आंकड़े पेश करना चाहता हूं। हमारा जो स्पेयर पार्टस का खर्चा पारसाल था वह दो आने और २.६८ पाई था। इस साल स्पेयर पार्ट का खर्चा एक आना ८.६६ पाई है। रिपेयर वगैरह का हमारा खर्चा पिछले साल फी मील ५.१६ पाई था और इस साल वह घटकर ४.६५ पाई रह गया है। मैं उस रुपये की संख्या को भी बतला सकता हूं कि पारसाल से इस साल कितना कम खर्च हुआ। लेकिन उसकी मैं आवश्यकता नहीं समझता। गाड़ियों का रास्ते में खराब हो जाना जितना पारसाल था उससे इस साल बहुत कम हो गया है। पारसाल १० हजार मील पर १.७ करीब-करीब था वह इस साल १.२ रह गया है यानी यह बहुत कम हो गया है। दूसरी स्टेट के साथ हमारे विभाग की तुलना किस प्रकार से हो सकती है वह आंकड़े मैं आपके सामने पेश कर सकता हूं। मैं समझता हूं कि जब हम खामियों की तरफ देखें जो कि बहुत ज्यादा हैं तब इन आंकड़ों का भी ख्याल रखा जाय।

हमारे विभाग का पैट्रोल का खर्चा प्रतिमील कितना हुआ वह मैं आपके सामने रखता हूं, वह यह है कि एक गैलन में:—

हमारे यहां	११.२४	मील
ट्रावन्कोर	८	मील
राजस्थान	१०	मील
मध्य प्रदेश	९.१५	मील
बम्बई	७.५०	मील
सौराष्ट्र	८.२०	मील
मध्य भारत	८.७०	मील
पंजाब	९.७०	मील

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

डीजल आयल बसेज में फ़ी गैलन इतना माइलेज आता है--

हमारे यहां	१५.८५ मील
ट्रावन्कोर	१२.८० मील
हैदराबाद	३६.४० मील
मध्य प्रदेश	१२.४५ मील
बम्बई	१२.५० मील
सौराष्ट्र	१२ मील
मध्य भारत	१३.४० मील
पंजाब	७.८० मील

लुबरीकेटेड आयल माइल इतना आता है--

हमारे यहां का	५४७.४८
राजस्थान का	३२९
मध्य प्रदेश का	३००
बम्बई का	४७५
पंजाब का	३६१

डीजल आयल बसेज का इतना आता है--

हमारे यहां का	११५३
हैदराबाद का	३४२
मध्य प्रदेश का	३५८
बम्बई का	६७०
पंजाब का	५१४

टायर का जो माइलेज आता है वह इस प्रकार है—

उत्तर प्रदेश में	३२५५४
राजस्थान में	१७५००
मैध्य प्रदेश में	१७६५०
बम्बई में	१५५९१
सौराष्ट्र में	१३५००

बसेज का ब्रेक डाउन १० हजार माइल के हिसाब से है। हमारे यहां का जो फिगर है वह वन प्वाइन्ट टू है। यह फिगर्स अभी के हैं हाल के। ट्रावन्कोर कोचीन के ५.४, राजस्थान के २.३, हैदराबाद २.५, मध्य प्रदेश २, बाम्बे ट्रांसपोर्ट २.७, सौराष्ट्र २, मध्य भारत १, पंजाब १२.२ ।

इस सम्बन्ध में हमारी एक और दिक्कत रही। सम्भवतः हमारा काम थोड़ा और सन्तोषजनक होता और लाभ भी सरकार को ज्यादा होता अगर जो रूट्स हम ले रहे थे उनको लेने में हमें आसानी हो जाती है। अभी भी वे दिक्कतें हमारे सामने हैं फिर भी जहां तक सम्भव है हम कोशिश कर रहे हैं ताकि हमारा खर्चा कम हो और आमदनी बढ़े। अगर हम काम बढ़ालें तो खर्चे का ज्यादा फर्क नहीं होगा और आमदनी बढ़ जायगी। बहुत सी चीजें ऐसी हैं, जैसे स्पेयर पार्टस् जिनका खर्चा माइलेज बढ़ जाने पर कम हो जाता है। बकंशाप का खर्चा उतना ही रहेगा। दूसरे खर्चे में बहुत ज्यादा गुंजाइश कम करने की हमें नहीं मालम होती है। कुछ थोड़ा सा इधर उधर हो सकता है, और उसके लिये प्रयत्न जारी रहेगा। हम अधिक से

फिर भी कहता हूं कि जब तक इस इश्यू का सुप्रीम कोर्ट से फैसला न हो जाय तब तक कोई नया रूट गाड़ी चलाने के लिये न लिया जाय। मैं जानता हूं कि अगर कोई खामी कानून के अन्दर होगी तो उसे आप बदलेंगे और रोडवेज को सरकार चलायेगी। लेकिन मैं समझता हूं कि कम से कम सरकार मेरी इस रीजनेबिल बात को तो अवश्य ही मान लेगी। आप न भी मान सकते हैं क्यों कि आपका विशाल बहुमत है। अध्यक्ष महोदय, हम इससे ज्यादा और क्या कह सकते हैं।

अब अध्यक्ष महोदय एक टेक्निकल बात हमारे माननीय मंत्री जी ने कही और इस बजट में मैंने देखा है कि एक मशीन अण्डर लेडन बेट गाड़ियों को लेने के लिये है। माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे सरकार की एक बात समझ में नहीं आयी कि रीजनल ट्रांसपोर्ट इंसपेक्टर जो एक टेक्निकल आदमी है वह मोटर गाड़ियों को ठीक तरह से देख कर पास करता है। चूंकि वह एक टेक्निकल आदमी है इसलिये उसकी सारी बातों को जानता है। उसके बाद फिर वह गाड़ी पास करने के लिये एक असिस्टेंट ट्रांसपोर्ट अफसर के पास जाती है जिसे बिलकुल दफ्तर का एक बाबू समझिये। वह टेक्निकेलिटी को कुछ भी नहीं जानता। फिर भी वह उसकी जाँच करता है और वह उन गाड़ियों में सैकड़ों डिफेक्ट्स निकाल देता है। जब उसे कुछ आता ही नहीं तो वह सब डिफेक्ट ही डिफेक्ट बतला ही देगा। तो इस तरफ भी सरकार का ध्यान जाना चाहिये।

जहाँ तक टैक्सेशन की बात कही जाती है कि टैक्स नहीं बढ़ाया जा रहा है, आज गाड़ियाँ जब नये सिरे से इंसपेक्शन के लिये जाती हैं तो उन पर २० रु० और टैक्स लगता है। पहले एक रुपया टैक्स पड़ता था लेकिन अब २१ जनवरी से इंसपेक्शन फीस २० रु० ली जाती है जिसके बारे में इस सदन के मेम्बरों को कोई सूचना भी नहीं है।

अब रहा अध्यक्ष महोदय, कि रोडवेज ने क्या काम किया। इसमें कहा गया है कि कुम्भ मेले में हमारी रोडवेज ने अच्छा काम किया। यह सरकार जानती थी कि ५० लाख आदमी कुम्भ मेले में आवेंगे और जब प्राइवेट आपरेटर्स ने सरकार से कहा कि हमें भी अपनी मोटर गाड़ियां मेले में ले जाने की इजाजत दीजिये तो सरकार की तरफ से कहा गया कि नहीं हमारी ही १५० बसें वहाँ के लिये काफी हैं। अध्यक्ष महोदय, एक छोटा सा मेला गढ़मुक्तेश्वर में मेरठ के पास लगता है। जिसमें सिर्फ ६ या ७ लाख आदमी हर साल जाते हैं और उस मेले को कवर करने के लिये करीब ३ सौ मोटरगाड़ियाँ काम में आती हैं लेकिन जहाँ पर ५० लाख आदमी आते हैं वहाँ पर सिर्फ १५० गाड़ियां खुद भेजें और इसके साथ ही प्राइवेट आपरेटर्स को भी न भेजने दें यह क्या उचित है? इसके अतिरिक्त किराया भी दूना कर दिया गया था ६ रुपये की जगह १२ रुपया कर दिया गया। लेकिन होता है यह कि वहाँ तो गवर्नमेंट ने प्राइवेट आपरेटर्स को यह समझ कर कि मेला को हम १५० गाड़ियों से कवर कर लेंगे लेकिन जब ४ तारीख को मेला भागने लगा तो वहाँ के कलेक्टर साहब ने यह हुक्म दिया कि लारी, ठेला, इक्का, ताँगा, रिक्शा, कार जो सवारी हो वह इन सब मुसाफिरों को बाहर कर दो। इन्हीं सरकारी गाड़ियों पर सौ-सौ आदमी बैठाते हैं। दूसरों को सलाह देते हैं कि ज्यादा आदमी मत बैठाओ लेकिन अस्सी और सौ सवारी खुद ही बैठाते हैं।

मैं अब चन्द बातें माननीय मंत्री से यह कहना चाहता हूं कि उन्होंने मेरठ को पकड़ लिया है। जब देखिये माननीय मंत्री जी मेरठ में मौजूद हैं और इलाके के रोडवेज ट्रांसपोर्ट की तरफ ध्यान नहीं देते। यहाँ तो आपको सब कुछ मिल जाता है कभी तो हमारे पहाड़ों की तरफ आ जाते। यहाँ तो रेलें भी मिल जाती हैं, हवाई जहाज भी हैं लेकिन हमारे पहाड़ी इलाके में तो मोटर के सिवाय और कोई साधन नहीं है। वहाँ लखनऊ से हलद्वानी तक जहाँ २१५ मील का किराया ६ रुपये ५ आने लगता है वहाँ हलद्वानी से रानीखेत जो ५६ मील है उसका रोडवेज का किराया ६ रुपया है। हमारे पहाड़ में न कोई मिल है न कोई और इंडस्ट्री है लेकिन मोटर गाड़ी ही एक साधन है और उसकी भी हालत यह है कि जहां पहले प्राइवेट मोटर आपरेटर्स अपनी गाड़ी पर जो फ्रंट सीट पर बैठना चाहता था उसके लिए एक रुपया अधिक लेकर बैठालता था वहाँ

[श्री मदन मोहन उपाध्याय]

हमारी सरकार आई और उसने अपर क्लास कर दिया तो जब सरकार ने अपर क्लास शुरू कर दिया तो वहाँ उन प्राइवेट आपरेटर्स ने भी अपरक्लास शुरू कर दिया और ४ रुपये अगर थर्ड क्लास में चार्ज होते हैं उसके दुगने अपर क्लास में यानी ८ रुपये लेते हैं। रोडवेज में १६ सीट्स अपर सीट्स में और १० या ११ सीट्स लोअर में होती है। जब कोई आदमी पहुंचता है तो उससे कह दिया जाता है कि लोअर के टिकट खत्म हैं और अपर के टिकट लो और अब दूसरी गाड़ी आती भी नहीं है और उसको मजबूर होकर अपर का टिकट लेना पड़ता है। उसके बाद भी यह सरकार कहती है कि हम जनता को सहूलियतें दे रहे हैं। सिर्फ एक छोटासा प्रोफार्मा अकाउन्ट सा बना हुआ है कि इतना खर्चा, इतनी आमदनी इतना मुनाफा। उठाया और पढ़ दिया। आज मैं साबित कर सकता हूं कि यह काम आपका चल नहीं सकता। ४ करोड़ रुपया इस प्रदेश का ३ परसेंट ब्याज पर लगा हुआ है। कहीं ३ परसेंट पर आजकल ब्याज पर रुपया मिल सकता है। इसके अतिरिक्त पेट्रोल पम्प्स लगे हुये हैं और जो पेट्रोल वहाँ पर बेंचा जाता है उस पर सेल्स टैक्स नहीं लगता है। ट्रांसपोर्ट कमिश्नर या और लोग हैं उनके वेतन से इस ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट के बजट से कोई ताल्लुक नहीं है। ५० परसेंट तक बाहर से जाता है। मैं कहता हूं कि एक कमेटी बैठाई जाय और उसमें इस हाउस के सदस्य माननीय बेचनराम जी गुप्त या बालेन्दुशाह जी हैं इनको रखें। मुझे न रखें क्योंकि मुझे समझा जाता है कि ये दूसरे लोग हैं इन लोगों को कमेटी में रख कर जाँच करवाई जाय। हम तो पब्लिक एकाउन्टस् कमेटी में इसकी जाँच करते ही हैं लेकिन पबलिक एकाउन्टस कमेटी का यह काम नहीं है कि इन चीजों की जाँच करे और पालिसी निर्धारित करे, लेकिन फिर भी हम बतायेंगे कि सरकार इसको घाटे पर रन करेगी और बहुत दिनों तक यह व्यापार नहीं चल सकता है। इस लिये वार्निंग दे रहा रहा हूं कि जैसे यह चलाया जा रहा है यह आगे चलने वाला नहीं है। इस लिये मेरी यह प्रार्थना है कि माननीय मन्त्री जी इसे न समझें कि मैं केवल प्राइवेट आपरेटर का पक्षपाती हूं, यह राष्ट्र का काम है लेकिन इससे इस रोडवेज ट्रांसपोर्ट को प्राफिट पर नहीं किया गया तो प्रदेश को हानि होगी। मोटर मालिकों से इसी वेहिकिल्स ऐक्ट के अनुसार सहूलियतें ले सकते हैं जनता के लिये। लेकिन आज वह दावा करते हैं उन्होंने मोटरें खोल दी है, वे लोगों को पानी पिलाते हैं तो इससे क्या बहुत बड़ी सहूलियतें जनता को दे रहे हैं। सब लोग पानी पिलाते हैं। अगर जनता की भलाई करनी है, जनता को सहूलियत देनी है तो जिस सड़क पर सरकारी गाड़ियाँ चलती है वहाँ पर प्राइवेट आपरेटर्स को भी अपनी गाड़ियां चलाने दीजिये। मैं विश्वास दिलाता हूं कि एक भी आदमी सरकारी गाड़ी पर नहीं चलेगा। यह मेरा दावा है कि आप ऐसा करें और फिर देखिये अगर आप वाकई पब्लिक को आराम देना चाहते हैं और जनता को सहूलियत देना चाहते हैं। आप तो कहते हैं कि हम इनकम नहीं चाहते हैं। तो फिर पहाड़ों पर किराया कम कर दीजिये, इससे वहाँ की जनता को बड़ी सुविधा और आसानी होगी।

अध्यक्ष महोदय, आज मैं मन्त्री जी को एक और सलाह देना चाहता हूं कि वह वहाँ के मोटर वालों से कुछ काम लें। आप जो राष्ट्र के विकास और नेशनल प्लानिंग का कार्य कर रहे हैं उसमें उनसे मदद लीजिये। सिर्फ ७,८ लाख रुपये की इनकम बतलाते हैं और मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि मैं मोटर आपरेटर्स से टैक्जेशन के रूप में ५० लाख रुपया दिला सकता हूं सड़कें वगैरह बनवाने के लिये। वह रुपया यूनियन को दे दिया जाय और वह सड़कों को बनवाये मगर फिर वह रोड न ली जाय। मगर दिक्कत तो यह है कि अगर आज प्राइवेट आपरेटर्स कोई सड़क मजबूत बनाते हैं तो दूसरे ही दिन रोडवेज वाले कहेंगे कि यह सड़क बड़ी अच्छी है, यहाँ पर पेट्रोल कम खर्च होगा इसलिये सरकारी गाड़ी चलाई जाय। मैं चाहता हूं कि माननीय मन्त्री जी इस पर डिसपैशनेटली सोचें। वह तो मुझसे वैसे ही नाराज रहते हैं। लेकिन मैं उनसे कहता हूं कि एक दिन बैठकर किसी स्कीम को बनाना तो दूर रहा वह किसी चीज को खुद समझते ही नहीं बल्कि डिपार्टमेंट वालों से पूछते हैं और जो वह लिखकर भेज देते हैं उसी को पढ़ लेते हैं कि ३.२९ या ७.४७। इस तरह से तो काम नहीं

चल सकता है। इसलिये मेरी उनसे प्रार्थना है कि वह अपना ज्यादा समय दें जिससे जनता को भलाई हो सके।

महाराजकुमार बालेन्दुशाह (जिला टेहरी-गढ़वाल)--मैं माननीय उपाध्याय जी के कटौती प्रस्ताव का समर्थन करता हूं और साथ ही जो विचार उन्होंने प्रकट किये हैं उनका भी समर्थन करता हूं। किन्तु समय न होने के कारण मैं उनको न दोहराकर केवल उन्हीं बातों का, जिनका उन्होंने जिक्र नहीं किया है, जिक्र करना चाहता हूं।

सबसे पहले मैं अपने माननीय मंत्री जी का ध्यान वर्तमान जो परमिट सिस्टम है उसकी ओर आकर्षित करना चाहता हूं। बहुत जगह तो नेशनलाइजेशन हो गया है और वहां गवर्नमेंट की बसेज चल रही हैं। लेकिन बहुत सी ऐसी जगहें भी हैं जहां अब भी परमिट्स दिये जाते हैं। जहां भी परमिट्स देने का सवाल आता है वहां एकदम चारों ओर से पोलिटिकल सफरर्स का जिक्र शुरू हो जाता है। मुझे इसमें कोई एतराज नहीं है अगर पोलिटिकल सफरर्स को परमिट्स दिये जायं। सरकार का विचार है कि जिन व्यक्तियों ने कुछ कुरबानियां की हैं उसके लिये उनको कुछ पुरस्कार देना सरकार का कर्त्तव्य है। मुझे इसमें कोई एतराज नहीं है किन्तु मैं यह जानता हूं, रीजनल ट्रान्स्पोर्ट आफिसेज भी जानते होंगे और मेरा विचार है कि माननीय मंत्री जी भी इस बात को जानते होंगे कि जो पोलिटिकल सफरर्स के नाम में परमिट्स दिये जाते हैं वह उसे दूसरे मनी लेन्डर्स के हाथ बेच देते हैं। मैं जानता हूं कि मेरे जिले टेहरी-गढ़वाल में ऐसे परमिट बिके हैं और इससे उनको ७५ रु० माहवार की आमदनी हो जाती है। कोई दूसरा आदमी गाड़ी खरीदता है और वह जो परमिट होल्डर है जिसकी कुरबानियों के लिये उसको पुरस्कार दिया गया है वह उस परमिट को दूसरे के हाथ बेचकर ऐसा व्यवहार करता है। यह एक बहुत ही बुरी बात है। मैं जानता हूं कि इस बात की सबको जानकारी होगी और किसी कारण से उसे रोकने का प्रबन्ध नहीं हो पाया। मैं विश्वास करता हूं कि माननीय मंत्री जी इसपर ध्यान देंगे और जिनके खिलाफ ऐसी शिकायतें मिलें उनके साथ उचित कार्यवाही करेंगे। अब मैं मंत्री महोदय का ध्यान रूट्स के विषय के ऊपर आकर्षित करना चाहता हूं। विशेषकर पहाड़ के सिलसिले में मैं यह कहना चाहूंगा कि किसी न किसी जमाने के मंत्री महोदय हमारे साथ गढ़वाल में रहने वाले थे लेकिन अब वह देश में बहुत सालों से हैं, फिर भी उनको वहां की परिस्थिति से पूरे प्रकार जानकारी है। वे जानते हैं कि जब वहां कोई सड़क बनती है तो छोटे छोटे खेतों का एकदम सत्यानाश हो जाता है। इसलिये इस संबंध में मैं मंत्री महोदय से यह प्रार्थना करूंगा कि जिन-जिन लोगों के खेत तोड़ कर सड़क बनती है, उनका सहयोग लेकर, कोआपरेटिव बेसिस पर, उनको रूट्स में और परमिट्स में भाग देकर, जब तक कि वह सड़क नेशनेलाइज न कर दी जाय, तब तक कोआपरेटिव बसेज का चलाना आवश्यक है। हमारे सहकारी उपमंत्री महोदय भी यहां विराजमान हैं और मैं उनसे यह कहूंगा कि कोआपरेटिव बेसिस पर पहाड़ों में ट्रांसपोर्ट सरविसेज का चलाना अति आवश्यक हो गया है। एक तो इससे यह होगा जैसा मैंने पहले बताया कि परमिट्स के साथ जो दुर्व्यवहार होता है वह दूर हो जायगा। दूसरी बात यह है कि इससे बहुत से लोगों को लाभ होगा। साथ ही साथ जिन लोगों के खेत के बीच से सड़क जायगी वह लोग उसमें भागीदार होंगे, उनको प्रोत्साहन मिलेगा और वह सरलता के साथ देखभाल कर सकेंगे। इसलिये मेरा सुझाव यह है कि कोआपरेटिव बेसिस पर विशेषकर पहाड़ों में बसेज चलाई जायं। पहाड़ों में अब नयी-नयी सड़कें बन रही हैं। देश में बहुत सड़कें पहले से बनी हैं और उनपर किसी न किसी की पुरानी बसेज चल रही हैं। टेहरी-गढ़वाल में दो ही सड़कें हैं। अब नई सड़कें बन रही हैं। जब उनपर रूट्स शुरू हों तब इस बात पर ध्यान अवश्य दिया जाय कि दूसरों को परमिट्स न दिये जायं बल्कि उसी क्षेत्र के रहने वाले निवासियों को संगठित करके उनके ही द्वारा एक कोआपरेटिव बस सर्विस की योजना चलाई जाय।

एक बात मुझे और ऐसे रूट्स के संबंध में कहनी है। मुझे यह बताया गया कि जहां पुराने रूट्स चल रहे हैं और जहां पुराने रूट्स का एक्सटेंशन होता है वहां पुराने आदमियों को

[महाराजकुमार बालेन्दुशाह---]

ही परमिट दिया जाता है। मैं एक स्पष्ट उदाहरण देता हूं कि टेहरी से धरासू तक इस समय बसें चलती हैं और उस रूट का १०, १५ मील और एक्सटेंशन होना है और यह बताया गया है कि जो वर्तमान परमिट होल्डर्स हैं उन्हीं को एक्सटेंडेड रूट पर अधिकार मिलेगा। यह एक इलोजिकल सी बात दिखाई पड़ती है। वह परमिट होल्डर्स वहां के रहने वाले भी नहीं हैं और उनके पास पहले से आमदनी करने का जरिया है, फिर भी उनके साथ फेवरिटिज्म करना अनावश्यक है। इसके खिलाफ बहस यह की जाती है कि वहां पहले से बहुत सी बसेज चल रही हैं और उस समस्या को हल करने के लिये कोई और उपाय निकाला जाय, लेकिन यह गलत उपाय होगा कि एक्सटेंडेड रूट्स में वही बसेज सप्लाई करते रहें।

अन्त में अध्यक्ष महोदय मैं केवल यह कहना चाहता हूं कि नेशनलाइजेशन के सिलसिले में जो कहा गया उससे मैं सहमत हूं और माननीय मंत्री महोदय से यह भी कहना चाहूंगा कि पब्लिक एकाउन्ट्स कमेटी की जो बात मदन मोहन उपाध्याय जी ने कही वह बहुत हद तक सही है कि जो अंतिम नेट प्राफिट दिखाया जाता है उसमें रोडवेज डिपार्टमेंट और ट्रांस्पोर्ट डिपार्टमेंट के सब खरचे शामिल नहीं किये जाते हैं इसलिये यह नफा काफी हद तक ऊंचा है। मैं इतना अवश्य कहूंगा कि नफा है और जैसे मंत्री जी ने स्वीकार किया, नफा कुछ हो सकता है।

श्री राधामोहन सिंह (जिला बलिया)---माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे दुख है कि माननीय उपाध्याय जी के कटौती के प्रस्ताव का समर्थन नहीं कर सकता। हमारे इस राज्य में गत् ७ साल से सरकारी बसें चल रही हैं और बसों के संबंध में बहुत से आंकड़े तो राजकीय कार्यक्रम में दिये हुये हैं और कुछ आंकड़े हमारे मंत्री महोदय ने यहां पेश किये। किसी भी चीज को समझने के लिये और उसकी उन्नति को आंकने के लिये आंकड़े सहायक होते हैं। मुझे तो इस बात पर बहुत आश्चर्य हुआ कि कभी तो विरोधी पक्ष की ओर से आंकड़े मांगे जाते हैं और कभी आंकड़े पेश करने पर उनको बजाय समझने के उनको हंसी आजाती है। मैं तो यह समझता हूं कि जो आंकड़े दिये गये हैं और जो उनका मुकाबिला दूसरे राज्यों की सरकारी बसों से किया गया है उससे हमको यह समझने में बड़ी सहायता मिलती है कि हमारे राज्य की बसें कितना अच्छा काम कर रही हैं। मैं यह नहीं कहता कि उनमें कोई दोष नहीं है, मैं स्वयं कुछ दोषों को बतलाऊंगा लेकिन फिर भी यह देखा जाय कि उनका काम कितना संतोषजनक है कि प्रदेश के हर कोने से यह मांग आ रही है कि हमारे यहां सरकारी बसें खोली जायं। मैं समझता हूं कि यह मांग इस बात का पक्का सबूत है कि जनता उनके कार्यों से संतुष्ट है, इतना बड़ा यह संगठन है कि इसमें हजारों आदमी कई तरह से काम कर रहे हैं, कुछ कंडक्टर हैं, कुछ ड्राइवर हैं, कुछ मैकेनिक्स हैं। तो मैं यह नहीं कहता कि उनका कार्य बिल्कुल संतोषजनक है। यह तो हमारे समाज की एक बहुत ही दुरूह देन है कि चाहे पुलिस विभाग को लीजिये, चाहे राजस्व विभाग को लीजिये, हमारे यहां भ्रष्टता का आरोप हर जगह है और यहां भी है, लेकिन मैं समझता हूं कि जब से हमारे मंत्री जी ने इस कार्य को संभाला है तब से काफी उन्नति इस विभाग में हुई है और जो अधिकारी इस संगठन के अन्दर हैं वे भी काफी ध्यान दे रहे हैं। दो तीन सालों में, जितना यह विभाग नीचे चला गया था, उसमें कुछ तरक्की हुई है और मैं आशा करता हूं कि जैसे-जैसे हमारे समाज का स्तर ऊंचा होता जायगा वैसे इस विभाग में भी तरक्की होती जायगी।

अब एक मौलिक प्रश्न जो माननीय उपाध्याय जी ने उठाया उसकी ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। प्रश्न है नये रूट्स को लेने का और उन रूट्स पर जहां कि पहले से गाड़ियां चल रही हैं उनका क्या होगा। आज हमारे प्रदेश में यातायात की बहुत कमी है और जिस वक्त यह बस सर्विस राज्य की तरफ से चलायी गयी उस वक्त भी कमी थी। इधर कुछ दिनों से जरूर तरक्की हो

रही है । मैं यह कहना चाहता हूं कि जब तक हमारे सारे राज्य में बसों का जाल नहीं बिछता, तब तक प्रदेश की पूर्ण रूप से उन्नति होना संभव नहीं है । बहुत से ऐसे रूट्स हैं जहां न तो सरकारी बसें चलती हैं और न कोई प्राइवेट बस ही चलती है । मुझे यह सुन कर बड़ी खुशी हुई कि हमारे मंत्री महोदय ने बतलाया कि परिवहन को चलाने का केवल एक ही उद्देश्य नहीं है कि हमको लाभ हो, जनता की सेवा करना भी हमारा उद्देश्य है । नये बस रूट्स को लेते समय हमें यह ध्यान में रखना पड़ेगा कि ऐसी कौन सी जगहें हैं, जहां बसें नहीं हैं और जनता का आवागमन है और रास्ते की खराबी के कारण अगर प्राइवेट बसें नहीं चल सकती हैं तो उन स्थानों को तरजीह देना चाहिये कि वहां पर सरकारी बसें चलें । जैसे माननीय उपाध्याय जी ने बताया कि पहाड़ी इलाके में और कोई यातायात का साधन नहीं है वैसे ही पूर्वी जिलों में भी हालत है । मैं अपने जिले बलिया की कहता हूं कि वहां केवल एक रूट दिया गया है। मैं मंत्री महोदय का आभारी हूं कि इस साल एक नया रूट दिया जा रहा है । वह ऐसा रूट है कि जहां पर बहुत यातायात है लेकिन मैं समझता हूं कि वहां पर जो बसें रखी जायंगी उनकी संख्या बहुत कम है । मैं यह चाहूंगा कि अगर वास्तव में हमारे राज्य की बस सर्विस में बसें कम हैं और कोई अच्छा रास्ता लेना पड़े तो क्यों न उस जगह पर यह प्रयोग किया जाय कि वहां सरकारी बसें चलें और साथ-साथ प्राइवेट बसें भी चलें । ऐसा होने से प्रतियोगिता होगी और जनता को यह भी देखने का मौका मिलेगा कि किसका प्रबन्ध अच्छा है । अभी माननीय सदस्य ने बतलाया कि बहुत सी शिकायतें प्राइवेट बसेज की भी हैं, अगर उनको दूर करना है तो हमें उस तरह से काम करने में आसानी पड़ेगी । इसलिये मैं चाहता हूं कि जब नये बस रूट लिये जायं तो पुराने काम करने वालों का भी ख्याल रखना चाहिये और ऐसा संभव होना चाहिये कि या तो उनको नयी रूटें दी जायं, तब रूट लिया जाय या नहीं, तो साथ चलाने का तरीका प्रयोग किया जाय । हमारे यहां ऐसे प्रसाधनों की कमी है, ऐसी अवस्था में गाड़ियों को कम करना उचित नहीं है ।

साथ ही साथ मुझे यह भी निवेदन करना है कि हमारे देश में बेकारी की समस्या बड़ी विकट है । अगर इन बसों का संगठन अच्छी तरह से किया जाय तो बहुत से नवयुवक, शिक्षित और अशिक्षित इसमें काम पा सकते हैं और ड्राइवरों के मुहकमे में या मेकैनिकों के मुहकमे में यदि उनको शिक्षा दी जाय तो उससे काफी यह समस्या हल हो सकती है । रिपोर्टों में ऐसा लिखा हुआ है कि कुछ ऐसा प्रबन्ध किया गया है, लेकिन वह काफी नहीं है । मैं प्रार्थना करूंगा कि शिक्षित लोगों के लिये मेकैनिक की ट्रेनिंग में, ड्राइवरों की ट्रेनिंग में या और कार्यकर्त्ताओं की ट्रेनिंग में प्रबन्ध किया जाय ताकि और लोग इस तरफ आकर्षित हों और बस-सर्विसेज के जरिये से हम बेकारी की समस्या को हल करने में आगे बढ़ सकें ।

श्री गंगाधर शर्मा (जिला सीतापुर)--माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं परिवहन विभाग की ४,७१,८४,००० रुपये की मांग के समर्थन में आपके सामने कुछ शब्द रखना चाहता हूं । जहां तक विरोधी पक्ष का संबंध है, कोई भी बात की जाय, उसमें नुक्ताचीनी हो ही सकती है लेकिन इस परिवहन विभाग में सरकारी बस और प्राइवेट लारी सिस्टम के सिलसिले में जहां तक जनता का संबंध है, प्राइवेट लारीज में जो कष्ट होते हैं, पुलिस स्टेशनों पर जिस तरीके से वह रोकी जाती है उसका खास कारण यह होता है कि प्राइवेट लारीज में बिला हिसाब निश्चित नम्बर से ज्यादा आदमी भर लिये जाते हैं और भूसे की तरह भरे जाते हैं । परिणाम यह होता है कि उनमें चलने वाली जनता को कष्ट होता है । सरकारी बसेज में एक निश्चित संख्या सीट्स की होती है । उसमें बड़े आदमी, साधारण आदमी और वह आदमी जोकि कुछ गंदे कपड़े भी पहने होते हैं, वह आसानी के साथ बैठाये जाते हैं उसमें उन्हें कष्ट कम होता है । जहां तक बिलगाव की बात है, अपर और लोअर क्लास की बात का संबंध है उसमें थोड़ा सा भेद-भाव रहने से कुछ थोड़ा सा कष्ट लोगों को हो जाता है । जो लोअर क्लास का पैसा नहीं दे सकते वह विवश होकर अपर क्लास में जाते हैं, यह बात सही है, किन्तु जनता के काम इतने बढ़े हुये हैं, इतनी तेजी के साथ चल रहे हैं कि वह थोड़ा पैसा देने वाला आदमी भी ज्यादा

[श्री गंगाधर शर्मा]

पैसा दे करके भी शीघ्रातिशीघ्र अपने नियत स्थान पर पहुंचना चाहता है। यदि अनुभव किया जाय तो यह ठीक मालूम होगा कि वह गरीब आदमी, वह किसान और मजदूर आदमी जो दिन भर कठिन परिश्रम कर पैसा कमाते हैं वह भी अपर क्लास में बैठकर के आसानी से चले जाते हैं, और उनको कष्ट नहीं मालूम होता है। वह जानते हैं कि प्राइवेट लारीज में किस तरह से उनको कष्ट होता है और सरकारी बसेज में कैसे आराम से वह जाते हैं। हां, कभी-कभी यह हो जाता है, लेकिन बहुत कम तादाद में कि कोई खास बात पड़ जाय तब सरकारी बसेज में कंडक्टर एक दो आदमियों को स्टैंडिंग हालत में ले जाते हैं। उनको ऐसी हालत में दिक्कत हो सकती है। ऐसी दशा में यह कहा जाय कि प्राइवेट बसेज में ज्यादा आदमी बैठ कर जायेंगे और सरकारी में नहीं बैठेंगे यह गलत ख्याल है, हां, दो एक बातें अवश्य ऐसी हैं जिनसे कि हमारी सरकारी बसेज के ऊपर लांछन लगाया जा सकता है और वह यह है कि पुराने ढंग की कुछ बसेज हैं और कुछ ऐसे खराब रास्ते हैं जिन पर चलने से यात्रियों को धूल से भर जाना पड़ता है। अक्सर यह होता है कि वह बिलकुल धूल धूसरित हो जाते हैं जिसे कि देहात में कहते हैं कि भूत जैसे बन जाते हैं, सारे कपड़े धूल से भर जाते हैं। तो मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि वह उन बसेज को जो कि पुरानी हो चुकी हैं, जर्जरित हो चुकी हैं, उन रोड्स पर न चलायें और उनकी जगह पर अच्छी बसेज चलायें।

दूसरी बात यह है कि ये कंडक्टर्स और ड्राइवर्स कुछ असन्तुष्ट से हैं। अक्सर मुझे उनसे बात करने का मौका मिला और वह कहते हैं कि हमारी तनख्वाह कम है। इसकी वजह से वह बसेज की देखभाल जिस तरीके से करनी चाहिये उस तरीके से नहीं करते हैं। कम देखभाल करते हैं और इसलिये अगर कोई बस ४० हजार में खरीदी जाय और जिसकी जिन्दगी १० साल की हो वह ५ साल में ही खत्म हो जाय तो फिर सरकार का उसमें नुकसान ही है। इसलिये जो सड़कें और रास्ते खराब हैं, जिन पर कि बसेज चलती हैं ठीक की जायं तथा वह ड्राइवर्स और कंडक्टर्स जिनकी तनख्वाह कम है, उन्हें अगर कुछ और सहूलियत दी जाय तो इन बसेज की जिन्दगी बढ़ सकती है।

तीसरी बात मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि शहर की बस और देहात की बस दोनों में मैंने देखा कि बसेज के अन्दर लिखा हुआ है कि धूम्रपान न किया जाय या धूम्रपान करना मना है। शहर की बसेज में तो मैं धूम्रपान करते किसी को नहीं देखता हूं, वहां तो लोग आसानी से रोके जा सकते हैं, मगर जो देहात में बसेज चलती हैं उनमें कुछ कंडक्टर और ड्राइवर अक्सर इस बुरे तरीके से बीड़ी सिगरेट पीते हैं कि बैठने वालों को कष्ट होता है और साथ ही कुछ लोगों को प्रोत्साहन भी मिलता है और अगर ये ड्राइवर या कंडक्टर न भी पीवें तो हम लोगों में से भी कुछ ऐसे सफेदपोश निकल आते हैं जो बिना पिये मानते नहीं और बराबर धूम्रपान किया करते हैं। इस ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि जिस तरीके से उन्होंने शहर की बसेज में धूम्रपान मना कर दिया है, उसी प्रकार से देहात में चलने वाली बसेज के अन्दर भी इसे बन्द करायें।

एक बात मैं और अर्ज करना चाहता हूं, वह यह कि कुछ ऐसे स्थान हैं कि जहां पर दो बस स्टापों के बीच काफी लम्बाई होने पर भी बसें रुकती नहीं हैं। उनके बीच में अगर स्टापेज कायम कर दिया जाय तो जनता को बहुत सहूलियत हो सकती है।

एक खास बात मैं अपने जिले के लिये कहना चाहता हूं और वह यह है कि सीतापुर जिले में नैमिषारण्य और मिश्रिख दो ऐसे स्थान हैं जहां पर कि प्रतिवर्ष कई लाख की तादाद में आदमी यात्री की दशा में जाते हैं। अगर वहां पर सरकार अपनी बसेज चालू कर दे तो सरकार की आय बहुत अधिक हो सकती है। नैमिषारण्य में करीब चार पांच लाख का मेला होता है और यही हालत मिश्रिख की भी है। ये दो स्थान ऐसे हैं, जहां पर कि अगर बसेज

चलें तो सरकार को बहुत लाभ हो सकता है। सीतापुर, नैमिषारण्य तथा लहरपुर-सीतापुर मार्ग पर बस सर्विस अवश्य चालू की जाय।

श्री अध्यक्ष—आप कृपा करके अब बैठ जायं।

श्री रामेश्वर प्रसाद (जिला रायबरेली)—माननीय अध्यक्ष महोदय, इस प्रस्तुत मद पर जहां तक मैं समझा हूं, समस्त माननीय सदस्य एक राय से इस सिद्धांत को तो मानते ही हैं कि इसके पीछे एक ऐसी योजना या ऐसा विचार है जिसे कि राष्ट्रीयकरण कहा जाता है। उस भावना की यह मद द्योतक है और उस भावना को अपने प्रान्त के अन्दर प्रोत्साहन देने के लिये राजी हैं, सब लोग उसका समर्थन करते हैं। अब यह सवाल उठाया गया, जैसे कि माननीय उपाध्यक्ष जी ने या और लोगों ने यहां कुछ ऐसी बातें कहीं जिससे प्राइवेट बसेज और जो राष्ट्रीयकरण के आधार पर सरकारी बसेज चल रही हैं, उनका एक कम्पटीशन या उनकी बराबरी करने की कोशश की। अभी हमारे पहले जो सीतापुर के महानुभाव बोले हैं उन्होंने बहुत कुछ स्पष्टीकरण किया कि प्राइवेट बसेज में क्या कष्ट थे और हमारी सरकारी बसें जो चल रही हैं उनमें क्या आराम है। मेरा तो यह विचार है कि इस माननीय सदन के प्रत्येक सदस्य इससे दूर भी नहीं हैं। उनको सड़कों पर प्राइवेट बसेज और इस विभाग की बसों से भी जाना पड़ता है। उनका निजी अनुभव है कि किस प्रकार से सरकारी बसें उनको आराम दे रही हैं। तो कड़े शब्दों में यह आलोचना करना कि प्राइवेट बसें अच्छी थीं, इस विभाग की बसों से, तो मेरी समझ में यह गैर जिम्मेदारी की बात होगी। अगर हम इस बात की गैर जिम्मेदार तरीके से टीका-टिप्पणी करके उसको पीछे ले जाने की कोशिश करें तो उसके पीछे हमारी राष्ट्रीयकरण की जो भावना है उसको एक तरह से पीछे ले जाना है। इससे हमारे सूबे का कैसे कल्याण हो सकता है?

मैं तो यह समझता हूं कि इस भावना से भी यह बड़ी चीज है जो कि हमारा प्रगतिशील कदम है, जिसमें हमने जमींदारी खत्म की और अब कैपिटलिज्म को खत्म करना चाहते हैं, इसके पीछे यह भी बड़ी भारी भावना है। अगर हम इन बसों को प्रोत्साहन देते हैं तो हम अपने उस बड़े भारी लक्ष्य की ओर अग्रसर होते हैं। हो सकता है कि कहीं कछ तकलीफें हुई हों। मुझे भी तकलीफ होती है। मेरा तो स्वभाव रहा है कि जहां जाता हूं तो वहां के स्टाफ के कार्यों को अवश्य देखता हूं। जहां-जहां मुझे जाने का सौभाग्य हुआ, जो कुछ मेरे आगे कभी आया मैंने कम्प्लेंट बुक में जरूर लिख दिया। और यह बड़ी खुशी की बात है, और इतने डिपार्टमेंट हैं उनमें मैं इस विभाग को बधाई देता हूं कि उन पर तुरन्त ऐक्शन लिया जाता है और जवाब मिल जाता है। यह कम सन्तोष की बात नहीं है। मैं इस प्रकार टच में रहता हूं और मुझे इसकी बड़ी खुशी है कि हमारी राय पर ध्यान दिया जाता है और उनसे फायदा उठा कर वह अपने को आगे बढ़ाना चाहते हैं।

जहां तक करप्शन की बात है मैं समझता हूं कि मैं अभी और विभागों पर बोला था और मैं सही बात अक्सर रखने की कोशिश करता हूं, क्योंकि मैं यह समझता हूं कि जिस जनता ने मुझे भेजा है मैं उसका सही दृष्टिकोण रखूं। मैंने देखा है कि इसके कंडक्टर्स और छोटे-छोटे अफसर जो हैं उनकी तनख्वाहें कम हैं। वह दयनीय दशा में हैं। हो सकता है कि करप्शन हो, लेकिन जिस प्रकार कचहरी में या दूसरे विभागों में चिल्लाहट मचती है उसके मुकाबले में इस विभाग में नहीं के बराबर करप्शन है। मैंने एक खूबी और पायी कि अगर किसी कंडक्टर या दूसरे कर्मचारी ने कोई बदनीयती की तो उस पर तुरन्त कार्यवाही होती है और वह बच नहीं पाता। मैं देखता हूं कि ए० टी० आईज० दौरा करते हैं, उनका इंस्पेक्शन होता है, उन्हें कहीं भी मौका नहीं मिलता कि करप्शन करें। कम से कम यहां के रीजन से मेरा ताल्लुक है और मेरे पास इस तरह के छोटे-छोटे केसेज आये और मैंने देखा कि करप्शन को रोकने के लिए प्राम्प्ट ऐक्शन होता है। थोड़ी बहुत शिकायतें जरूर मिलीं, मैं नहीं जानता कि वे इस वक्त तक

[श्री रामेश्वर प्रसाद]

स्टैंड करती है या नहीं कि कुछ जिम्मेदार लोग टायर वगैरह ब्लैक में बेचवा कर पुराने टायर चलवाते हैं। लेकिन मैं नहीं जानता कि मेरे मिनिस्टर साहब के आने के बाद इसमें परिवर्तन हुआ या नहीं। लेकिन मुझे यह शिकायत जरूर मिली थी। मैं तो अपने मिनिस्टर साहब की एक तरह से तारीफ ही करूंगा। मैंने एक कांफीडेंशल लेटर उनको लिखा था, उस पर प्राम्प्ट ऐक्शन हुआ और जी० एम० को जाना पड़ा और खुफिया इनक्वायरी एक स्टेशन इंचार्ज के खिलाफ हुई। लेकिन अगर इस विभाग को हम केवल कड़ुवाहट की भावना से देखते हैं तब तो हम आगे नहीं बढ़ पायेंगे। मैं इस माननीय सदन के सभी माननीय सदस्यों से प्रार्थना करूंगा कि हम एक बैलेंस्ड निगाह से देखें कि कितनी खराबियां हैं और कितनी अच्छाइयां हैं। अगर अच्छाइयां हैं तब हमें मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहिये और अगर बुराइयां हैं तो हमें चुप न बैठे रहना चाहिये, हमें उसके पीछे हाथ धोकर पड़ जाना चाहिये ताकि मिनिस्टर साहब को परेशानी पैदा हो और उनका ध्यान उधर आकर्षित हो और विभाग के कर्मचारियों को परेशानी हो ताकि वे खराबियों को दूर कर सकें। अगर हम बुराई को परस्यु करते हैं तो एक दिन वह आयेगा जब करप्शन दूर हो जायगा और हमारी शिकायतें भी दूर हो जायंगी। इन थोड़े से शब्दों के साथ जो कीमती वक्त अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे दिया, उसके लिये आपको कोटिशः धन्यवाद देता हूं।

श्री शिवनारायण (जिला बस्ती)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा आज इस सम्मानित सदन के सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूं और उनको ध्यान दिलाना चाहता हूं कि जो लोग नैशनेलाइजेशन के हामी थे वह आज उसका विरोध कर रहे हैं। कम से कम हमारी प्रान्त की सरकार ने रोडवेज को नैशनेलाइज करने की तरफ जो कदम उठाया है वह सराहनीय है, लेकिन इसका मुझे दुःख है कि माननीय उपाध्याय जी जो एक सोशलिस्ट हैं उन्होंने इसका विरोध किया। मुझे गर्व है कि हमारे यह मिनिस्टर महोदय जो इस पोर्टफोलियो को हैंडिल किये हुए हैं खड़े होकर खुद मोटर्स को चेक करते हैं। इसमें कोई बनावट की बात नहीं है। यहां पर प्राइवेट बसेज का जिक्र किया गया था। उपाध्याय जी को दर्द है तो मैं उनसे पूछता हूं क्या आज भी प्राइवेट बस वाले पैसेन्जर्स को बोरे की तरह लाद कर नहीं चलते हैं? पुलिस वालों को इशारे पर ले लिया जाता है और एक्सेस पैसेन्जर्स और एक्सेस लोग लेकर प्राइवेट बसेज रन करती हैं जो हमारी गवर्नमेंट को चेक करना होता है। सरकार ने जब से इसको नैशनेलाइज किया है तब से पब्लिक का हर आदमी कहता है कि उसको सुख मिलता है। कुम्भ मेले में मुझे खुद जाने का अवसर मिला। जो रोडवेज के इनचार्ज हैं, हैकरवाल साहब, उन्होंने हर मुमकिन सुविधा यात्रियों को पहुंचाई। बी० बी० सिंह जो फैजाबाद में हैं उन्होंने भी बड़ा काम किया। अयोध्या सिंह जो वर्कर है उसने पब्लिक की बड़ी मदद की। ४ दिन खाना नहीं खाया। मैंने उसको खुद खाना खिलाया। २४, २४ घंटे उसने काम किया। मैं मानता हूं कि जहां ५० लाख आदमी जुट गये थे उसमें कुछ न कुछ तकलीफ तो हुई ही होगी। रोडवेज बसेज काफी नहीं थीं। लेकिन फैजाबाद के कलेक्टर ने प्राइवेट बसेज को अलाऊ कर दिया। अपनी एडमिनिस्ट्रेटिव पावर्स से जो जेनुइन केसेज थे उनको उसने फौरन अलाऊ किया। जितनी भी सुविधा पहले हो सकती थी इस डिपार्टमेंट ने कुम्भ मेले पर यात्रियों को पहुंचाई।

एक बात मुझे यह निवेदन करनी है कि जो मीनियल स्टाफ होता है उसकी तनख्वाह भी कम होती है। उनके पास खाने का ठिकाना नहीं होता। रात को मोटर जब किसी गांव में पहुंचती है तो वहां कैनटीन का प्रबन्ध अवश्य होना चाहिये। उनकी छोटी-छोटी गलतियों को क्षम्य समझना चाहिये। मुझे खुशी है कि बहुत से कंडक्टर्स तक मंत्री महोदय के पास पहुंच जाते हैं और उनकी वहां सुनवाई होती है।

उपाध्यक्ष जी ने कहा कि बम्बई की तरह से यहां भी प्राइवेट आपरेटर्स को हिस्सेदार बना लिया जाना चाहिये। मेरा यह सुझाव है कि उन्हीं को मिलाया जाय जो कंडक्टर्स दुरुस्त हों, यह नहीं कि मोटे-मोटे मुस्तंडों को रक्खा जाय जो शराब पीकर बसेज को लड़ा देते हैं। सरकार तो चाहती है कि चेक किया जाय और हो रहा है।

कोआपरेशन का जिकर किया गया कि कोआपरेशन से काम किया जाय यह भी कहा गया कि हम लोग ५० लाख रुपया देकर काम कर सकते थे और वहां की सड़क बनवा सकते थे। आप अभी तक क्या करते रहे ? क्या आप अभी तक पहाड़ों पर सोते रहे। जिन लोगों का यह दावा है कि हम अमुक सड़क बना सकते थे मैं उनसे पूछना चाहता हूं कि वह अभी तक क्या करते रहे ? जब सरकार जागी तो आप भी सोते से जग गये, लेकिन अब चिल्लाने से क्या होता है। टिकट कट चुका है अब क्या हो सकता है। मैं आपसे यह निवेदन करूंगा कि जिन रूट्स को सरकार लेती है सरकार उनका ध्यान रखती है। जो अच्छा काम करते रहे हैं उनको मौका दिया जाता है और आगे भी दिया जायगा, लेकिन जो गड़बड़ करते हैं और जनता को नुकसान पहुंचाते हैं उनको जरूर रोका जाय। हमको इलाहाबाद में बताया गया और कुछ रिप्यूजी भाइयों ने बताया कि हम लोग हैरेस किये जाते हैं, तो मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं कि हमारे जो अधिकारी हैं, जो चैकिंग करते हैं उनको जरा लीनियन्सी का बर्ताव करना चाहिये तभी देश का कल्याण हो सकता है और जनता का भला हो सकता है। हम बराबर उन्नति के पथ पर जा रहे हैं, इस कारण मैं उपाध्याय जी से कहूंगा कि वह इस अनुदान का सपोर्ट करें और अपनी कटौती का प्रस्ताव वापस लें।

इन शब्दों के साथ मैं अपने मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं कि जिस प्रकार से वह काम कर रहे हैं, वह प्रशंसनीय है और हम सब को हिम्मत है कि उनके पास जा सकते हैं। मैं ईमानदारी से आपसे कहूंगा कि इस डिपार्टमेंट पर हमारा भरोसा है और बड़ा सुन्दर काम यह विभाग कर रहा है और भविष्य में यह उन्नति करेगा और हमारा यह परिवहन विभाग फूलता और फलता रहे।

श्री शुकदेव प्रसाद (जिला गोरखपुर)—अध्यक्ष महोदय, इसमें कोई शक नहीं है कि गवर्नमेंट ने जितने महकमे कायम किये हैं लगभग उनमें रोडवेज का ही ऐसा महकमा है जो कि बड़े सुन्दर ढंग से चल रहा है। करप्शन का जहां तक प्रश्न है रोडवेज में मैंने देखा कि बहुत कम करप्शन पाया जाता है। अध्यक्ष महोदय, उस समय की याद आती है जिस समय यहां पर प्राइवेट बसेज चला करती थीं और १५–१५ और २०–२० आदमियों की जगह ५०–५० और ६०–६० आदमी भर लिये जाते थे और पब्लिक परेशान रहा करती थी। नतीजा यह होता रहा कि जनता बीमार पड़ा करती रही और किसी की कोई सुनवाई नहीं होती रही। किराये की कोई लिमिट नहीं थी। उन सब का नतीजा यह था कि जनता परेशान थी। आज यह दिन देखने को मिला है कि जब से सरकार ने इस रोडवेज को कायम किया है जनता की तकलीफ दूर होने का मौका मिला है। मैं उस जगह से आता हूं जहां पर केवल बसेज ही आने जाने का सहारा है। उस क्षेत्र में आने जाने का और कोई सहारा नहीं है। बसेज कितनी जनता की सेवा करती हैं यह मैंने अपने अनुभव से देख लिया है। वास्तव में इससे बहुत आराम जनता को मिलता है। इससे समय की बचत होती है, किराये की बचत होती है और आराम का पूरा ध्यान रक्खा जाता है। तो इस तरीके से मैं यह कहता हूं कि इन बसेज के जरिये से वास्तव में हमारे राष्ट्र और हमारे प्रान्त का कल्याण हो रहा है। जब से यह बसेज चली हैं मेरा ख्याल है कि जनता ने जो कुछ लाभ उठाया हो वह तो अलग है, इसके साथ ही राष्ट्र का भी कल्याण हुआ है। जो पैसा दूसरे पूंजीपति के हाथ में चला जाता रहा, वह लोग इसमें काम करते रहे जो

[श्री शुकदेव प्रसाद]

राष्ट्र के हित की बात नहीं सोचते रहे और वह पैसा बरबाद होता रहा। आज वह पैसा राष्ट्र के हित में लग रहा है, यह बड़ी खुशी की बात है।

महोदय, एक बात मैं और बतला देना चाहता हूं कि जहां इतनी सहूलियतें हैं वहां कुछ सुधार भी हमें करना है। बहुत सी जगहों पर बसें आध-आध घंटे तक खड़ी रहती हैं जिससे पब्लिक को परेशानी उठानी पड़ती है। बहुत सी जगहें ऐसी हैं जहां ड्राइवर और कन्डक्टरों के लिये कोई स्थान नहीं है वे लोग रात को १२ बजे और १ बजे जाकर वहां ठहरते हैं और रात को उपवास करते हैं। उनके जाने आने का कोई कायदा भी महदूद नहीं है कि वे ठीक से आजा सकें। आज वह एक लाइन पर गये हैं तो हो सकता है कि कल दूसरी पर भेज दिया जाय। इस प्रकार से बड़ी परेशानी उनको होती है। इसलिये मैं चाहूंगा कि उनके लिये समय और स्थान मुक़र्रर कर दिये जावें ताकि वे अपने भोजन वगैरह की व्यवस्था कर सकें।

महोदय, वर्कशाप की बात मैं बतलाऊं। वहां बसें जाती हैं और मामूली उलटफेर के साथ फिर रास्ते में चला दी जाती हैं जिनके कारण वे फिर खराब होकर बीच में खड़ी हो जाती हैं। पब्लिक को बड़ी परेशानी होती है। इसलिये जहां तक हो सके, वर्कशाप का काम ज्यादा ईमानदारी से किया जाय और वर्कशाप को बढ़ाया जाय।

अक्सर मैंने देखा है कि कोई आदमी पेड़ से गिर पड़ा है या कोई असहाय दुखी रास्ते में खड़ा कराह रहा है। बस आ रही है लेकिन उसे ले जाने की कोई व्यवस्था नहीं है। हमारा कंडक्टर जब तक उससे किराया न पावे तब तक उसे बस पर नहीं चढ़ा सकता है। इसलिये मैं माननीय मंत्री जी से दरख्वास्त करूंगा कि जिनके पास किराया न हो उनके लिये चढ़ने की सहूलियत दें ताकि वे अस्पताल तक पहुंच सकें।

अध्यक्ष महोदय, अक्सर ड्राइवरों को मैंने अब भी देखा है कि वे शराब पीकर बस चलाते हैं। इससे एक्सीडेंट ज्यादा होते हैं। इसलिये इस पर भी कड़ी निगाह रखने की जरूरत है ताकि पचासों आदमियों की जान के साथ वे न खेलें और इस आदत को छोड़ दें। इससे हरएक के जीवन की सुविधा होगी।

†श्री नारायण दत्त तिवारी—आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से माननीय मदन मोहन जी उपाध्याय के कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में हमको बहुत से आंकड़े दिये जिसमें उन्होंने बतलाया कि यू० पी० में पैट्रोल का कन्जम्पशन, डीजल आयल का कन्जम्पशन, इत्यादि, सब से कम है। उन्होंने कहा कि टायर अधिक चलते हैं। भ्रष्टाचार सब से कम है। लेकिन इतना होते हुए भी उन्होंने रोडवेज के ७,५०० कर्मचारियों के बारे में एक शब्द भी नहीं कहा कि जो लोग इतने ईमानदार और लाभदायक हो गये हैं कि पेट्रोल और टायर में हर तरह से किफायत करके सरकार को आमदनी देते हैं उनकी सहूलियत के बारे में अपने भाषण में या बजट में या रिपोर्ट में कोई जिक्र नहीं है, रिपोर्ट में कहीं जिक्र नहीं है कि निम्न कर्मचारियों को क्या-क्या सहूलियतें दी गयीं। हां, इसमें गजेटेड आफिसर्स का जिक्र है। एडीशनल मैनेजर और ट्रैफिक मैनेजर आदि की पोस्ट्स को परमानेंट किया गया है, जिनमें से कुछ जिलों में होंगी या कुछ हेड आफिस में होंगी, उनको परमानेंट कर दिया गया है। किन्तु इन रोडवेज को जो चलाता है उनको परमानेंट करने का कोई सवाल नहीं है, वे टेम्पोरेरी ही बने रहेंगे और अलीगढ़ के श्री कान्चीलाल की तरह वह कभी भी निकाले जा सकते हैं। मैं जब गोरखपुर गया तो मैंने देखा कि एक

†यह भाषण माननीय सदस्य द्वारा शुद्ध नहीं हुआ है।

शख्स को ४ साल सस्पेंड हुए हो गये हैं लेकिन अभी तक उसके केस में कोई फैसला नहीं हुआ है। हां, २२–२३ रुपया उसको सस्पेंशन अलाउन्स मिल जाता है और वह भी ६–६ महीनों में। एक बात और है कि जो चार्जशीट लगाता है वही फैसला करने वाला भी है। हालांकि मिनिस्टर साहब इसको नहीं मानते लेकिन मैं दर्सियों केसेज ऐसे बता सकता हूं और मैंने सेक्रेटरी साहब को बताया भी था कि जनरल मैनेजर साहब ने एक ऐसा आदेश निकाला कि डिप्टी ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर दुबारा चार्जशीट लगायें और दुबारा कार्यवाही करें। मेरे कहने का मतलब यह है कि जो फैसला करता है वही चार्जशीट लगाता है।

इसके अलावा जो लेबर लाज और कान्सालियेशन मशीनरी है वह रोडवेज के कर्मचारियों के लिये लागू नहीं है। कानपुर एलेक्ट्रिक सप्लाई कम्पनी में जब से लेबर लाज लागू हो गये हैं वहां का ऐडमिनिस्ट्रेशन सुधर गया है और सर्विसेज की सिक्योरिटी भी बढ़ गयी है लेकिन यहां यह कुछ भी नहीं है। न तो उनको परमानेंट किया जाता है, न उनके ओवर टाइम का हिसाब है और न किसी और तरह की सहूलियतें उन लोगों के लिये हैं और एफीशियेंसी उनसे मांगी जाती है। अगर कोई ग़लती हो जाती है तो उस पर चार्ज शीट लगा दी जाती है।

दूसरी बात यह है कि जो मजदूरों के फैडरेशन्स हैं उनको माना नहीं जाता है, उनसे कोई बात नहीं की जाती है। माननीय मंत्री जी को बरेली एक फेडरेशन की मीटिंग में बुलाया गया था माननीय मंत्री ने लिख कर भेज दिया कि क्योंकि उनके पर्चे में कुछ उत्तेजनात्मक वाक्य आ गये थे इसलिये वे नहीं आ सकते। वास्तविकता तो यह है कि उन्हें यूनियन के नाम से ही चिढ़ है। अगर कोई फेडरेशन बनती है तो उसको दबाने की कोशिश की जाती है। फेडरेशन से कभी बात करने के लिये कही जाती है तो कह दिया जाता है कि आप हैं तो, आप एम० एल० ए० हैं, आप जो कुछ कहना चाहें कह सकते हैं। यह कहां तक सही है कि प्राइवेट मजदूरों के लिये हमारा दूसरा दृष्टिकोण और हो और सरकारी मजदूरों के लिये दूसरा हो। यह बहुत दिनों तक चलने वाली चीज नहीं है रोडवेज इस प्रान्त में सरकारी राष्ट्रीयकरण का नमूना है। लेकिन यहां तो जनरल मैनेजर का राज्य है, उसमें न तो बसेज में चलने वाली जनता का हाथ है और न मजदूरों का ही कोई हाथ है। माननीय मंत्री जी कितने ही धर्मात्मा हों लेकिन उनको अपने डिपार्टमेंट पर ध्यान देना चाहिये कि वहां ऊपर से नीचे तक लोगों का रवैया किस प्रकार का है। समय कम है। मैं माननीय मंत्री जी से केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि पिछले साल जब कि रोडवेज की २४२ गाड़ियां चलती थीं इस साल वे २७० हो गयी हैं, लेकिन उनमें चलने वाली सवारियों की संख्या ४,२५ लाख से ३,९७ लाख हो गयी यानी पारसाल से इस साल २८ हजार आदमी रोडवेज से कम चले। इधर माईलेज भी पिछले साल से कम हुआ। दूसरे किराये के बढ़ जाने के बावजूद आमदनी घट गयी। सन् १९५१–५२ में २० लाख आमदनी थी, १९५२–५३ में १२ लाख रह गयी और अब १९५३–५४ में केवल ५ लाख ही रह गयी। आप रूट्स भले ही बढ़ा दीजिये लेकिन जो आंकड़े इस रिपोर्ट में दिये गये हैं उससे यह साफ मालूम होता है कि आपके रोडवेज डिपार्टमेंट ने प्रगति नहीं की है। चाहे आप कितने ही ईमानदार और भलेमानुस क्यों न हों लेकिन ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट की अगर यही नीति रही तो स्पष्ट है कि इससे कुछ फायदा होने वाला नहीं है। आप ट्रांसपोर्ट की पालिसी में आमूल परिवर्तन कीजिये। मुसाफिरों को सहूलियतें दीजिये तभी हमारा ट्रांसपोर्ट विभाग वास्तविक सफलता प्राप्त कर सकता है।

श्री रामहेत सिंह (जिला मथुरा)––माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं इस अनुदान पर माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। यह तो निश्चय है कि जहां जहां भी

[श्री रामहेत सिंह]

सरकारी बसें चली है वहां पर जो प्राइवेट बसें चलती थीं उनसे लोगों को राहत मिली है। राहत ही नहीं मिली है बल्कि मैं तो यह कहूंगा कि जहां पुराने अड्डे पुलिस के थे, बड़े शहर थे, बड़े कस्बे थे, थाने थे, वहां प्राइवेट बसेज में ५०, ४०, ३० सवारियां बैठती थीं। मगर थानेदार का आर्डर जब तक नहीं आता था तब तक प्राइवेट गाड़ियां दो-दो घंटे तक खड़ी रहती थीं। सवारियां परेशान होती थीं, कचहरियों में टाइम पर जाने की जरूरत हो, रिश्तेदारियों में जाना हो, कितना ही बेशकीमती समय उनका क्यों न हो लेकिन कोई पुलिस, थाने के थानेदार साहब या कोई भी बड़ा अफसर हो, जब तक उसका आर्डर नहीं आ जाता था प्राइवेट गाड़ियां नहीं चलती थीं। यही नहीं बल्कि किसी को कितनी भी जरूरत हो, कोई भी काम हो, उनकी सीटें रिजर्व रहती थीं लेकिन आज हालत यह है कि कोई कितना भी बड़ा क्यों न हो, चाहे बड़ा अफसर हो, चाहे थानेदार हो या कोई भी सरकारी कर्मचारी हो, चाहे कितनी भी अपनी हस्ती रखता हो उसे कायदे के अन्दर लाइन ही लगाना पड़ता है और तब जाकर उसे टिकट मिल पाता है। आज कल देखने में आता है कि जो कायदे से लाइन में खड़े नहीं होते उनको तो टिकट नहीं मिलता और जो एक मामूली आदमी है वह टिकट लेकर बैठ जाता है। लेकिन इसमें भी आलोचना का सवाल पैदा हो सकता है। जहां तक सहूलियत देने की जरूरत है देते हैं लेकिन बाज-बाज मौके पर देखा गया है जैसे कोई उत्सव हो, मेला हो तो ऐसी जगहों में सुबह से १२ बजे तक लाइन में खड़ा रहना पड़ता है और तब जाकर टिकट मिल पाता है। किसी-किसी मौके पर ७-८ घंटे तक परेशान रहने के बाद भी टिकट नहीं मिलता तो ऐसे मौकों पर दिक्कतें उठानी ही पड़ती हैं और उनका सामना करना ही पड़ता है। मैं माननीय मंत्री जी को बतलाना चाहता हूं कि ऐसे मौके के लिये दो चार बसें जरूर रखनी चाहिये। यह बात ठीक है कि आप दूसरी सड़कों से बसें लेते हैं जहां कोई कमी नजर नहीं आती है लेकिन फिर भी यह दिक्कत बनी रहती है। तो जहां तक सेवा भावना का सवाल है यह ठीक है कि जो छोटे-छोटे कर्मचारी हैं उनमें सेवा भावना की कमी रहती है। उनसे मैंने बातचीत की तो मालूम हुआ कि वे मुस्तकिल कर्मचारी तो हैं नहीं, इसलिये जब कहीं जगह खाली होती है तो वहां के लिये अप्लाई कर देते हैं और वह जगह वहां मिलने पर इसे छोड़ कर चले जाते हैं। लेकिन जहां तक भ्रष्टाचार का सवाल है मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि और विभागों की बनिस्बत इस विभाग में अगर एक तरह से कहा जाय तो रामराज्य है। और जगहों की बात तो मैं नहीं जानता लेकिन मैं बराबर बसेज में सफर करता हूं, मुझे अक्सर बसेज से जाने की जरूरत पड़ती है, लेकिन मुझे इसमें आज तक भ्रष्टाचार का नाम तक नहीं मिला। अगर उपाध्याय जी को या और किसी साहब की नजर में यह चीज आयी हो तो मैं नहीं कह सकता, लेकिन मैं अपने इलाके की बात कहता हूं कि मुझे देखने के लिये भ्रष्टाचार का नाम निशान भी नहीं मिला।

जहां तक और दिक्कतों की बात है यह बात जरूर है कि वर्कशाप में कर्मचारियों की कमी है। मैं मथुरा का ही जिक्र करता हूं, और जगह की बात तो मुझे मालूम नहीं है, वहां के वर्कशाप में बहुत ज्यादा तादाद में टूटी हुई गाड़ियां पड़ी हुई हैं। जब मैंने वहां बातचीत की तो उन लोगों ने कहा कि हम कर्मचारी कहां से लावें। तो ऐसा देखने में आता है कि जहां प्राइवेट गाड़ियां ज्यादा दिनों तक चलती थीं वहां सरकारी बसें कम दिनों तक चलती हैं। उसका कारण यह है कि जहां किसी गाड़ी में थोड़ी बहुत खराबी हुई तो पता नहीं कि ड्राइवर भी उसको समझता है या नहीं या उसको इस तरह की ट्रेनिंग नहीं होती, वह थोड़ा काम इधर-उधर करके उसे छोड़ कर अलग हो जाता है। वह थोड़ी भी मेहनत उसमें नहीं करते हैं और न दिल लगा कर चलाने की कोशिश करते हैं ऐसी दिक्कतों का - जहां सामना होता है वहां तो जरूर सवारियों

को दिक्कतें होती हैं। इसलिये मैं कहूंगा कि थोड़ी सी उनकी ट्रेनिंग होनी चाहिये जिससे जहां मामूली गड़बड़ी हो वहां उसको दूर करके ले चलने की कोशिश करें।

दूसरी बात यह है कि जहां शादियों और शुभ अवसरों पर प्राइवेट बसेज मिलने में सहूलियत रहती थी, जहां आज्ञा दी और चल दिये वहां अब सरकारी बसों में यह दिक्कत देखने में आती है कि वे आठ-आठ दिन तक नहीं तय हो पाती। वह दूसरे वर्कशाप को फोन करते हैं और वहां से खबरें मंगाते हैं। यह परेशानी प्राइवेट बसों में नहीं होती थी।

इसके अतिरिक्त मथुरा कचहरी को शहर से जाने के लिये मील डेढ़ मील पड़ता है। वहां पर सैकड़ों इक्के और तांगे और रिक्शे रहते हैं। मेरे ख्याल में वहां पर बसें चलाने में कोई फायदा नहीं हो सकता, यहां तक कि पेट्रोल का खर्चा भी वसूल नहीं होगा। तो ऐसी जगहों में जहां इक्के और तांगों की बहुतायत हो और उनको परेशानी होती हो और सरकार को कोई फायदा न होता हो तो ऐसे मौकों पर माननीय मंत्री जी ध्यान दें और वहां न चलावें तो इक्के तांगे वालों को भी फायदा होगा और उनकी परेशानी भी दूर होगी।

इसके अतिरिक्त मैं ध्यान यह दिलाऊंगा कि बसों के कर्मचारियों में थोड़ी सी सेवा भावना भी आ जानी चाहिये। बहुत से स्थानों पर जहां स्टैन्ड नहीं हैं लेकिन मुसाफिर खड़े रहते हैं और वह बस रोकना चाहते हैं या बहुत सी जगह जहां बस स्टैन्ड्स भी हैं वहां भी ड्राइवर लोग नहीं रोकते हैं, बस लिये चले जाते हैं। मैं समझता हूं कि उनके लिये ऐसी हिदायत जानी चाहिये कि वे वहां रोक दिया करें क्योंकि वह यह कहा करते हैं कि उनके सामने समय की पाबन्दी है। ऐसे मौके के लिये उनको कड़ी हिदायत दे देनी चाहिये कि वह रोककर उन मुसाफिरों को ले लें ताकि उनको वह सुविधा मिल सके जिसके लिये वे वहां पर खड़े रहते हैं।

(इस समय १ बज कर १६ मिनट पर सदन स्थगित हुआ और २ बज कर २० मिनट, पर उपाध्यक्ष श्री हरगोविन्द पन्त, की अध्यक्षता में सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई।)

श्री श्रीचन्द (जिला मुजफ्फरनगर) श्रीमान् उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस अनुदान के अनुमोदन के संबंध में बोल रहा हूं। मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि हमारे एक ही यहां पर ऐसे मंत्री हैं जो स्वयं अपने विभाग को मौके पर जाकर चेक करते हैं। इसी कारण से इस विभाग में जितने भी कर्मचारी हैं उनको प्रत्येक समय यह भय रहता है कि न मालूम हमारी त्रुटि किस समय पकड़ी जाय। मैं इस विभाग को निर्दोष और बिना भ्रष्टाचार के देखता हूं और मैं अपने मंत्री जी की अत्यन्त सहराना करता हूं। यदि इसी प्रकार के सारे मंत्री हमारे प्रदेश में हों तो ये भ्रष्टाचार मिट जाए। इसके साथ ही साथ मैं विरोधी दल के माननीय सदस्य श्री उपाध्याय जी से यह कह देना चाहता हूं कि उन्होंने मेरठ के संबंध में कुछ कहा उसके संबंध में मैं भी कुछ वर्णन कर दूं। हमारे गंगा जमुना के बेसिन के जितने क्षेत्र हैं उनमें हमारी सरकार को अत्यधिक सहायता सड़कों या बस इत्यादि में करनी पड़ती है। मेरठ के अन्दर गढ़मुक्तेश्वर का मेला होता है। मैं समझता हूं कि यह हमारे प्रदेश के अन्दर एक मुख्य मेला है इसलिये यदि मंत्री जी ने किसी प्रकार से वहां सहायता की है, बसों इत्यादि की, तो उन्होंने एक बड़ा सराहनीय कार्य किया है। साथ ही साथ मैं यह भी आपके द्वारा निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे इस सदन के जितने भी माननीय सदस्य हैं उनका ध्यान इस ओर जाय कि जिन जिलों के कारण इस समस्त प्रदेश की उन्नति हो रही है और सब रुपया इधर दिया जा रहा है उसे भी माननीय सदस्य कहने की कृपा करें कि पश्चिमी जिलों का भी ध्यान रखा जाय और उनका आधा रुपया उधर लगाया जाय। इस विभाग के अधकारियों ने मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित नहीं किया है कि कुछ ऐसी मदें हैं जिनमें रुपया व्यर्थ खोया जा रहा है। मैं इस विभाग के

[श्री श्रीचन्द]

उच्च अधिकारी का इसमें अधिक दोष समझता हूं। उनको भी इसी प्रकार शिक्षा लेनी चाहिये जिस प्रकार से हमारे माननीय मंत्रीजी कार्य कर रहे हैं।

मैं देख रहा हूं कि यात्रिक भत्ते तथा मानदेय (honoraria) जिसका कुल योग ८ लाख रुपया होता है उसकी क्या आवश्यकता है? मुझे बड़ा आश्चर्य है जबकि हमारी बसें चलती हैं तो वह अधिकारी उन्हीं बसों में बैठकर अपने किसी दौरे में क्यों न जायं। इसलिये इस मद के अलग रखने की कोई आवश्यकता नहीं है। इससे एक बात और होगी और वह यह कि अगर वह अपनी अलग कार रक्खेंगे और उसपर जायेंगे तो कर्मचारियों को पता चल जायगा कि अफसर कहीं दौरे पर जा रहा है। इसलिये यह परमावश्यक है कि इसे बिलकुल बन्द कर दिया जाय और ८ लाख रुपया इसमें से काट लिया जाय। एक दूसरी मद और है आकस्मिक व्यय (Contingencie) जिस के संबंध में मैंने एक बार पहले भी कहा था कि यह रुपया गुलछर्रों में उड़ाया जाता है। मेरे भाई विस्मय करेंगे कि मैं कांटिंजेंसी शेड्यूल्ड रेट्स तथा डिजाइन के संबंध में कहा करता हूं। मैंने पहले भी कहा था कि समस्त बजट में पौने १८ करोड़ की बचत हो सकती है। इस संबंध में मैंने पारसाल भी लिख करके दिया था और माननीय वित्त मंत्री जी ने मुझ से प्रण किया था कि यदि ऐसा होगा तो हम उस रुपये को काट देंगे। माननीय मुख्य मंत्री जी ने भी मुझ से कहा था कि पाँच परसेंट को हम एक परसेंट रख देंगे। यह मामला एस्टिमेट्स कमेटी में भी गया और उन्होंने भी सिफारिश की कि यह समाप्त कर देना चाहिये। इस ग्रांट में भी इसमें छः लाख रुपया है। मुझे यह बड़ा आश्चर्य होता है कि इस विभाग में छः लाख स्टेशनरी या छोटी मदों में कैसे व्यय हो सकता है। यह असंभव सी बात है। मैं यह उचित नहीं समझता कि इतनी बड़ी धनराशि को इस प्रकार नष्ट किया जाय। दूसरे यह परमावश्यक कार्य अधिकारियों के जिम्मे आजाता है और अधिकारियों का यह कर्तव्य है कि इस प्रकार से जो रुपया नष्ट होता है उसकी अधिक से अधिक बचत की जाय। मैं समझता हूं कि स्टेशनरी इत्यादि छोटी-छोटी मदों के लिये एक लाख रुपया काफी होगा। इस प्रकार से पाँच लाख रुपया बचाया जा सकता है।

एक बात और इस संबंध में कह देना चाहता हूं कि इस विभाग में उड्डयन (aviation) की ओर कुछ ध्यान दिया गया है। इस ओर सर्व प्रथम अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। यह भी एक मुख्य कार्य है जो हमारे प्रदेश में इस प्रकार से आरम्भ किया जा रहा है। इस संबंध में मुझे यह कहना है कि इस प्रकार के परमावश्यक कार्य करके हमें जनता में उत्साह फैलाना चाहिये जिससे हमारा देश सुरक्षित हो जाय और किसी भी देश में यह भावना पैदा न हो कि हम किसी भी प्रकार से इस देश को हड़प कर जायं या इसको अपने कब्जे में करलें। इस समय किसी कारण से हमारे दरवाजों पर एक भयंकर स्थिति उत्पन्न हो गयी है और हमको सावधान हो जाना चाहिये। हमें ऐसा करना चाहिये कि सब जगहों पर सैनिक शिक्षा देकर के और इसी प्रकार के एवियेशन के कार्य करके देश की रक्षा के लिये हम तत्पर रहें। हमें इसपर नहीं जाना चाहिये कि हम पक्के गाँधी जी के शिष्य हैं। हमें आवश्यकता पड़ने पर बड़े-बड़े कार्य करने पड़ते हैं। गाँधी जी के कथनानुसार आवश्यकता पड़ने पर हिंसक कार्य भी करने होंगे। जयहिंद।

श्री मथुरा प्रसाद त्रिपाठी (जिला फर्रुखाबाद)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जो अनुदान वाहन विभाग का प्रस्तुत है उसके समर्थन के लिये मैं आपकी आज्ञा से खड़ा हुआ हूं। जहाँ तक इस विभाग का संबंध है और माननीय मंत्री जी का जहाँ तक इससे संबंध है, उन्होंने अपने कार्यकाल में इसको सुधारने के लिये काफी प्रयत्न किये हैं। जो प्रणाली उन्होंने इसके सुधार की अपनायी है कि दौरा करके स्थानों पर जा करके स्वयं इसकी व्यवस्था को देखना और जो कुछ भी उसमें खराबियां हों उनको स्थान पर ही जहां तक हो सके ठीक करवाने का आदेश करना, यह बहुत ही मुनासिब और ठीक समझ में आता है।

इस प्रणाली से इस विभाग की व्यवस्था में बहुत कुछ सुधार दिखाई पड़ा है। परन्तु मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि जहाँ तक सुधार होने की बात है, सुधार हुये हैं। लेकिन मुझे कानपुर के रीजन में अब तक कोई ज्यादा सुधार नहीं दिखलाई पड़ा और उसमें भी विशेष तौर से मैं अपने जिला फर्रुखाबाद के संबंध में मंत्री महोदय के सामने थोड़ी सी बातें रख देना उचित समझता हूं। हमारे जिले में जहाँ तक बसों का संबंध है, अधिकांश पुरानी और खराब बसें हैं जो अक्सर बिगड़ती रहती हैं जिसके कारण ठीक समय पर यथास्थान पर नहीं पहुंचती हैं। इस कारण चलने वाले मुसाफिरों में अविश्वास की भावना है और वे इस बात को महसूस करते हैं कि इन बसों के कारण अपने मुकदमे आदि की पेशी के लिये ठीक समय पर नहीं पहुंच पाते हैं। मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे और जिस तरह से आगरा रीजन में उनकी व्यवस्था चल रही है उसी प्रकार कानपुर रीजन में भी वह व्यवस्था लाने की कृपा करेंगे।

इसके साथ ही मुझे कुछ सुझाव भी उनके सम्मुख प्रस्तुत करने हैं और वे यह हैं कि मेले तथा शादियों के अवसर पर जनता इस बात को बहुत महसूस करती है कि उसे ठीक से सवारियाँ नहीं मिलती हैं। इसके लिये मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इन अवसरों के लिये अधिक बसों का वहाँ जिला फर्रुखाबाद में प्रबन्ध किया जाय जिससे मुसाफिरों को ठीक से सवारियाँ मिल सकें। इसके साथ ही फर्रुखाबाद की बसें न तो ठीक समय पर छूटती हैं और न ठीक समय पर पहुंचती हैं। इस व्यवस्था को माननीय मंत्री जी सुधारें और वहाँ की जो भी टाइम की रिपोर्ट आती हो उसके ऊपर कड़ा नियंत्रण रखें जिससे इसमें सुधार हो सके।

इसके अलावा मुझे बस पर सफर करते हुये कंडक्टरों और ड्राइवरों से बात करने का मौका मिला तो उनसे मालूम हुआ कि उनको ओवरटाइम अलाउन्स ठीक से नहीं मिलता है जिसके कारण उनकी लगन जितनी होनी चाहिये उतनी नहीं होती है। इसके लिये आप अधिकारियों को आदेश दे कर उनको ओवरटाइम एलाउन्स ठीक से दिलवाने का प्रबन्ध करें।

साथ ही मुझे एक यह भी सुझाव पेश करना है कि एक ड्राइवर को जो बस दी जाय वह उसी के कंट्रोल में रक्खी जाय जिससे कि वह उस बस को अपनी समझे और उसकी ठीक से हिफाजत करे। ऐसा करने से मैं समझता हूं कि जो इंजनों में जल्दी-जल्दी खराबियाँ होती हैं वे कम होंगी और ड्राइवर उनको अधिक समय तक ठीक रख सकेगा जिससे मुसाफिरों को सुविधा होगी और सरकारी व्यय भी कम होगा। इस बात की व्यवस्था रखने की बहुत ही आवश्यकता है।

इसके अलावा फर्रुखाबाद फतेहगढ़ का जो हेड आफिस है उसके बारे में भी अनेक प्रकार की शिकायतें हैं। अभी कुछ समय पहले वहाँ इन्क्वायरी भी हुई। मुझे आशा है कि मंत्री जी उस के ऊपर विशेष तौर से ध्यान दे कर वहाँ के प्रबन्ध को ठीक कराने की व्यवस्था करेंगे।

जहां तक जिला फर्रुखाबाद की लाइनों का प्रश्न है, बहुत काफी मुसाफिर चलते हैं, बहुत आमदनी वहाँ बढ़ सकती है। यदि ठीक से व्यवस्था हो तो प्राइवेट बसों में और रेलों में मुसाफिर कम चलें लेकिन वहाँ की गाड़ियाँ ठीक नहीं हैं जिसकी वजह से मुसाफिरों में जो एक अविश्वास की बात है वह दूर होनी चाहिये ताकि सरकारी आमदनी काफी बढ़ जावे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आशा करता हूं कि जो मेरे सुझाव हैं माननीय मंत्री जी उन पर अवश्य विचार करेंगे और जिस तरह से उन्होंने इस विभाग को संभालने के लिये अभी तक प्राप्त ऐक्शन लिये हैं उसी प्रकार इन शिकायतों को भी दूर करने का प्रयत्न करेंगे। इसी के साथ ही माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका भी आभारी हूं कि आपने इस पूरे बजट के सेशन में मेरे अनेक बार प्रयत्न करने के बाद आज बोलने का अवसर दे कर मुझे अनुगृहीत किया।

श्री विचित्र नारायण शर्मा—अध्यक्ष महोदय, मुझे बहुत कृतज्ञता के साथ इस बात को स्वीकार करना पड़ता है कि जितनी सहृदयता के साथ माननीय सदस्यों ने इस विभाग के बजट पर आलोचना की उसके लिये शायद मैं योग्य नहीं था और विभाग ने शायद दया ज्यादा पायी बनिस्बत आलोचना के।

मदनमोहन जी ने जो आलोचना की, वह मैं अपनी तारीफ समझता हूं। अगर बद किस्मती से वह भी तारीफ करने लग जाते तो फिर हमारा दोष कौन बतलाता ? उन्होंने मेरी छोटी सी स्पीच को भी ध्यान से नहीं सुना और मेरा ख्याल है कि यह उनकी आदत है। अगर वह ध्यान से किसी चीज को देखें तो फिर हमारी उनकी राय में फर्क ही कैसे हो सकता है ?

मैंने तो बहुत नम्रता के साथ कहा था कि अभी भी हमारे यहाँ हजारों खामियाँ हैं और सिर्फ यह कहा था कि अगर फैक्ट्स हमारे पक्ष में जाते हैं तो वहां तो मैं लाचार हूं वरना जो हमारी खामियां हैं और जो काम बाकी रहता है उसकी तरफ हमारी निगाह है। जो हम कर चुके हैं उसकी तरफ नहीं है। अगर उसको उन्होंने सुना होता तो वह इस कदर ज्यादा आवेश में न कहते।

दूसरी बात यह कि हमारी सब से बड़ी भूल यह है कि हम आँकड़ों को नहीं भुला सकते हैं। आँकड़ों का पथ-प्रदर्शन हमें ग्रहण करना पड़ता है। उपाध्याय जी के लिये यह बहुत आसान है, वह कह सकते हैं कि आँकड़े सब झूठे हैं, सब असत्य हैं। जो रुपया जमा होता है वह वाकई में जमा नहीं होता है। जो पैसेंजर्स चलते हैं वह नहीं चलते हैं, जो गाड़ियाँ चलती हैं, वह नहीं चलती हैं। तो उनके लिये यह ठीक है, लेकिन हमारे पास सिवाय आँकड़ों के और जो चीज लिखी हुई है और रेकार्ड्स आते हैं, इसके अलावा और क्या है जिसके ऊपर हम अपना बेसिस बनायें या आधार बनायें ? जहाँ तक दूसरी आलोचना का सवाल है उसी के लिये मैंने कहा था कि अभी तक हमारे अन्दर हजारों खामियां हैं।

उनकी सब शिकायतों में मुझे एक ही जायज मालूम हुई और उसे मैं खुद भी अनुभव करता हूं। वह यह थी कि एस० टी० ए० और ट्रिब्युनल में बहुत सारे मामले बहुत दिनों से पड़े हुए हैं। मुझे उनके लिये शर्म है। लेकिन जहाँ उपाध्याय जी हमारी ही आलोचना देखते हैं वहाँ उनको मालूम होना चाहिये कि दो साल तक कोई भी मुकदमा नहीं हो सका, सिर्फ इसलिये कि हाई कोर्ट का इंजंक्शन हो गया था। अब गवर्नमेंट के लिये यह असंभव बात थी कि वह हाई कोर्ट के इंजंक्शन को नजरअन्दाज करके फिर भी काम करती रहे। फिर इधर भी कुछ केसेज अक्युमुलेट हुए ही हैं और इधर जो प्रबन्ध किया गया है कि ट्रिब्युनल की मीटिंग लगातार होती रहें और मुझे उम्मीद है कि बहुत शीघ्र ही, दो तीन महीने के अन्दर, सारे केसेज खत्म हो जायं। लेकिन फिर भी मैं इस चीज को अनुभव करता हूं। इसकी वजह से चाहे आपरेटर्स की आमदनी बहुत ज्यादा होती रही, लेकिन उसकी वजह से अगर केसेज रुके रहे, तो भी असुविधा उनको हुई और उसमें मेरी पूरी कोशिश है कि जल्दी से जल्दी वह मामले हल हो जायं।

उन्होंने और भी कई चीजें कहीं कि जो मुनाफा होता है उस में यहाँ के जो खर्चे हैं वह तो दाखिल ही नहीं किये जाते हैं। उन्हें शायद मालूम नहीं है कि एक-एक पैसे का हिसाब लगाया जाता है और हमारे ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के दफ्तर का आधा खर्चा सिर्फ रोडवेज में डाला जाता है, बाकी खर्चा जो दूसरे काम कमिश्नर के हैं और दूसरे विभाग के जो डिप्टी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर को करने पड़ते हैं, जैसे इंफोर्समेंट और परमिट्स वगैरा देने के वह विभाग अलग हैं। उनका इस रोडवेज से कोई ताल्लुक नहीं है और उनका खर्च बेशक रोडवेज में नहीं डाला जाता है और मैं समझता हूँ कि वह इसमें डालना उचित भी नहीं है।

एक चीज उन्होंने और कही कि जो ए० आर० टी० ओज० हैं वह तो टेक्निकल हैं नहीं और जब टेक्निकल इंसपेक्टर किसी चीज को पास कर देता है तो फिर वह क्यों उसमें अपनी टाँग अड़ाते हैं। मैं उन्हें यह सूचना देना चाहता हूं कि वास्तव में यह बहुत मजबूरियों के बाद करना पड़ा। हमारे पास शिकायतें आती हैं कि टेक्निकल इन्सपेक्टर्स घूस लेते हैं। आमतौर से रद्दी गाड़ियों को पास कर देते हैं, अच्छी गाड़ियों को पास नहीं करते हैं। हमारे पास कोई दूसरा तरीका नहीं था इसको रोकने का सिवाय इसके कि हम उनके ऊपर और काउंटरचेक्स लगायें और मुझे इस बात की खुशी है कि यह करने से यह करप्शन, ये शिकायतें बहुत कम हो गईं और अभी अगर कहीं हों तो अगर वह मेरी नोटिस में आयेगा, कोई जरूरी नहीं है कि वह इसका कोई ढिंढोरा पीटकर के उसकी खबर दें, प्राइवेटली भी मुझको खबर दी जायगी तो हमें चेक करने और करप्शन को रोकने में बहुत मदद मिलेगी और मैं समझता हूं कि जो भाई शिकायत करेंगे उन्हें भी उससे संतोष होगा। इसके अलावा टेक्निकल नालेज कोई ऐसी चीज नहीं है कि उसके नाम से ही वह प्राप्त हो सकती है। एक आदमी अगर उस विभाग में काफी दिन काम करे तो बड़ी आसानी से समझ सकता है कि ब्रेक ठीक है या नहीं और जो स्पेसिफिकेशंस दिये गये हैं वह ठीक हैं या नहीं। ऐसे-ऐसे केसेज आये हैं कि एक गाड़ी पास कर दी गई पर फिर उसमें कुछ डिफेक्ट्स निकाल दिये। जब कुछ पैसा रखवा लिया तो कह दिया कि वह डिफेक्ट्स दूर हो गये हैं और गाड़ी पास कर दी। अब बड़ी आसानी से ए० आर० टी० ओज० इसको चेक कर सकते हैं और चेक किया है तथा इसमें लोगों को पकड़ा गया है, उन्हें अलग किया गया है। तो यह बड़ा भारी फायदा हो जाता है उनकी टेक्निकल नालेज न भी हो फिर भी वह उसको चेक कर सकते हैं। कम से कम, एक आदमी के लिये घूस ले लेना आसान है लेकिन दो आदमी मिलकर अगर घूस लें तो उसमें लीक आउट होने की गुंजाइश रह जाती है। तो इस लिये भी उनको देखना और चेक करना आवश्यक है।

एक चीज रोडवेज के मुनाफे के संबंध में उन्होंने कही कि पेट्रोल पर रोडवेज को सेल्स टैक्स नहीं देना पड़ता है। अब मैं इस भोलेपन का क्या जवाब दूं। एक-एक पैसा टैक्स देना पड़ता है। कम्पनीज टैक्स लेती हैं। सिर्फ हमको कमीशन नहीं देना पड़ता है जो कि दूसरी जगहों से खरीदने में देना पड़ता। तो सिर्फ कमीशन बच जाता है और सरकार के लिये जब वह इतना पेट्रोल खर्च करती है तो अपना सस्ता तरीका अख्तियार करना बिलकुल जायज है और अवश्य करना चाहिये।

श्री बालेन्दु शाह जी ने तो उपाध्याय जी की स्पीच को डिट्टो ही किया। मैं कह नहीं सकता कि उनके जैसा समझदार आदमी उनके आवेग में कैसे बह गया, शायद पास बैठने का असर हो सकता है। लेकिन फिर बाद में जाकर उन्होंने कुछ बातों में उनसे नाइत्तफाकी जाहिर की। जहां तक पोलिटिकल सफरर्स को परमिट देने की बात है मैं समझता हूं कि इसी साल के बजट में नहीं बल्कि पिछले कुछ सालों के बजटों में भी इससे न कोई सुधार में, न बिगाड़ में इसका कोई असर पड़ा है क्योंकि इधर कोई पोलिटिकल सफरर्स को परमिट्स नहीं दिये गये। केवल जो मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट के मातहत कंडीशंस हैं उन्हीं पर परमिट्स दिये जाते हैं। यह बात सही है कि मेरे पास रिप्रिजेंटेशंस आते हैं, लोग आते हैं, अप्रोच करते हैं, अपना समय नष्ट करते हैं और यह बेकार जाता है। शायद इसी भवन में मैं तो मौजूद नहीं था, मेरी तरफ से उत्तर दिया गया था कि शायद एक केस में यह कंसीडरेशन शो किया गया था। मैं उसकी डिटेल्स नहीं जानता हूं। मैं इसीलिये निवेदन कर देना चाहता हूं कि मैं कोई चीज सप्रेस नहीं करना चाहता हूं। लेकिन अगर यह हुआ भी है तो मेरी जानकारी में नहीं हुआ और मुझे आश्चर्य भी हुआ है अगर यह कंसीडरेशन भी किसी तरह से शो किया गया। मैं समझता हूं कि इस सवाल को इस समय उठाना बिलकुल अनावश्यक है। हाईकोर्ट का यह फैसला हो चुका है किसी भी पोलिटिकल कंसीडरेशन या सफरिंग या सर्विस के कंसीडरेशन पर परमिट्स नहीं दी जा सकती हैं और जब से हाई कोर्ट का यह फैसला हुआ है तब से गवर्नमेंट ने परमिट्स के मामले में बिलकुल हस्तक्षेप करना छोड़ दिया है।

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

दूसरे माननीय सदस्यों ने कई बातें कहीं । मेरे लिये यह मुमकिन तो न होगा कि मैं उन सबका उत्तर दे सकूं लेकिन फिर भी नारायण दत्त जी की बातों का जवाब आवश्यक है क्योंकि उन्हें यह ख्याल हो सकता है कि उनकी उपेक्षा की गयी । नारायण दत्त जी की सबसे बड़ी शिकायत तो यह है कि उनका एक फेडरेशन था उसमें उन्होंने मुझे निमंत्रण दिया था और मैं नहीं गया । मैंने अपने न जाने का कारण जो दिया था वह यह था कि अपने कार्यकर्ताओं से मिलने में मुझे हमेशा खुशी होगी और नारायण दत्त जी को मालूम होगा कि एक बार अपने दफ्तर में चौराहे पर वह मुझे ले गये और मैं खुशी-खुशी वहां चला गया, मुझे जरा भी संकोच नहीं हुआ । गो चौराहे पर बैठने पर अपने घर की गंदगी साफ करना अक्ल के बरखिलाफ है । फिर भी मैंने उनकी दिलजोई के लिये यह बेवकूफी भी की । मैंने उनको चिट्ठी में लिखा था कि मुझे खुशी होगी अपने कार्यकर्ताओं से मिलने में । वह मेरे भाई हैं, मेरे साथी हैं, उनके पास किसी भी बहाने से मिलने का, बात करने का अगर मुझे मौका मिलता है तो मैं उसका स्वागत करता हूं । लेकिन जब उस फेडरेशन का उद्देश्य यह हो कि हम संघर्ष करने की दृष्टि से उसे चला रहे हैं तो मेरी गुंजायश वहां नहीं रहती और मैंने नारायण दत्त जी से यह निवेदन किया था कि अगर मैं आ गया तो संघर्ष की भावना कम हो जायगी, अगर मैं आऊंगा तो मैं कुछ आप को समझाऊंगा, शायद मेरी बात का असर आप पर पड़ गया तो क्रोध की भावना कम हो जायगी । तो मैं आपका काम बिगाड़ना नहीं चाहता । इसलिये कोआपरेशन की भावना से मैं वहां नहीं गया । अगर इसको भी शिकायत बना लेते हैं तो मैं लाचार हूं । लड़ाई करने के लिये आप आह्वान करते हैं, कार्यकर्ताओं को गलतफहमी में रखते हैं कि तुम्हारा हित ही इसमें है कि तुम लड़ जाओ, रोडवेज को अखाड़ा बना लो, वहां कुश्तियां लड़ो, और देश की जो सेवा करती है, उसको आगे बढ़ाना है, एक दूसरे से मिल कर, इसका जरा भी ख्याल न किया जाय और जब हमें सिर्फ लड़ने के लिये आह्वान किया जाय और मेरी लड़ने की ख्वाहिश न हो तो मैं कैसे जा सकता हूं ? सहयोग के लिये बुलायें, सेवा के लिये बुलायें, सुनने के लिये आप बुलायें तो सर के बल जाऊंगा लेकिन लड़ने के लिये बुलायें तो वह मेरी कमजोरी की जगह है, मैं लड़ नहीं सकता और फिर अपनों से लड़ें । कुछ लोग बाहर के हैं मैं उन्हें अपना भाई समझता हूं । कितने भी गुमराह हों मेरे भाई हैं; एक दिन वह रास्ते पर आयेंगे, इस का मुझे विश्वास है क्योंकि उनकी बुद्धि और उनका हृदय अच्छा है । लेकिन अगर मैं उनसे लड़ भी जाऊं तो आखिर जिनसे मुझे रात दिन काम लेना है उनसे लड़कर, मैं वहां जाऊंगा । उनसे लड़ने के लिये अगर मैं जाऊं तो यह बहुत अनुचित बात होगी इसलिये मैं नहीं गया । लेकिन वे यह शिकायत नहीं कर सकते कि मैं उनकी बात नहीं सुनता । जिन लोगों के ऊपर वह अपना हाथ रखते हैं, जिनके ऊपर वह अपना हाथ फैलाते हैं वे गुमराह हो जाते हैं, वे बरबाद हो जाते हैं और जब कोई बेचारा मुसीबत में फंस जाता है तो दूध की मक्खी की तरह से निकाल कर फेंक देते हैं और कोई उन्हें पूछने वाला नहीं रहता । एक आदमी को भूखा रहने के लिये प्रोत्साहन दिया गया । मैंने कहा कि अब यह अलग हो गया है, भूखा मर रहा है उसके खाने पीने के लिये कुछ इन्तजाम कर दिया जाय । मुझ से चन्दा ले लो । लेकिन उसे अपनी किस्मत पर छोड़ दिया गया और आखिर में उसने माफी मांगी और कहा कि उसे गुमराह कर दिया गया । तो इस तरह लोगों को गुमराह करने में मैं सहायक नहीं हो सकता । यह मेरी कमजोरी है । लेकिन अगर किसी यूनियन की तरफ से कुछ कहा जाता है तो उसका खयाल किया जाता है और मैंने अपने निवेदन में कहा था कि पैसा इकट्ठा करना ही इसका उद्देश्य नहीं है । यह बहुत छोटा उद्देश्य है । जो उद्देश्य हमारी रोडवेज के सामने हैं वे हैं जनता की सेवा करना और जिन कर्मचारियों से हमें काम लेना है उनके साथ अच्छा व्यवहार करना और मैंने निवेदन किया था कि मैं इस चीज को अपने विभाग का सबसे बड़ा काम समझता हूं । कहा गया कि उसके लिये हमने कोई प्रबन्ध नहीं किया । रिपोर्ट में कुछ नहीं कहा गया । रिपोर्ट में उसका जिक्र है । अगर पढ़ा होता तो मालूम हो गया होता । यह ठीक है कि प्रबन्ध जो है वह नाकाफी है । लेकिन

५ साल में हम जो कर सकते थे और पैसे की जो कमी थी उसको देखते हुये मैं समझता हूं कि हमने ज्यादा से ज्यादा कोशिश की। अगर फाइनेंस डिपार्टमेंट की मजबूरी न होती, दूसरे डिपार्टमेंट्स की आवश्यकतायें हमारे काम से ज्यादा न होतीं तो मैं यह विश्वास दिला सकता हूं कि कहीं ज्यादा हमने काम किया होता लेकिन भावनाओं और इच्छाओं की कमी नहीं है बल्कि कमी है हमारे पास साधनों की।

हमारे ड्राइवर्स हैं उनको ज्यादा से ज्यादा लाभ हों इसके लिये रिवाड सिस्टम निकाला गया था अच्छा काम करने के लिये। रास्ते में ब्रेकडाउन न हो, इसके लिये कई माननीय सदस्यों ने इशारा भी किया है, इसके लिये उनको ट्रेनिंग दी जाती है।

श्री नारायणदत्त तिवारी––उनको आप परमानेन्ट कर रहे हैं ?

श्री विचित्र नारायण शर्मा––उसका भी उत्तर दूंगा। ड्राइवर्स को ज्यादा सुविधायें मिल सकें इसलिये ५ रुपया उनको दिया जाता है टेक्निकल नालेज के लिये जिसकी उनको ट्रेनिंग दी जाती है ताकि रास्ते में खराबी न हो और उनकी दिलचस्पी रोडवेज के काम में बढ़े। इसके अलावा उनको इनाम दिये जाते हैं इंजिन ज्यादा चलाने के लिये, माइलेज ज्यादा दिखाने के लिये। ३७ हजार से ज्यादा इस साल उनको इनाम दिये गये। एक अच्छे ड्राइवर को साढे तीन तीन सौ रुपये प्राप्त हुये हैं। मैं समझता हूं कि अगर औसत दर्जे पर एक ड्राइवर ठीक से काम करे तो उसे डेढ, दो सौ रुपये माहवार मिलना असंभव नहीं होता। ओवरटाइम उनको दिया जाता है। वह खुद चाहते हैं कि हमको ओवरटाइम का ज्यादा मौका मिले लेकिन हम कोशिश यही करते हैं कि ८, ९ घंटे से ज्यादा स्टीअरिंग वर्क उनको न करना पड़े। अगर किसी जगह कोई अपवाद होता है और वह मेरी नोटिस में आयेगा तो उस पर विचार करूंगा।

और बातों का जवाब मैं नहीं दे सकूंगा क्योंकि समय कम है लेकिन जहां तक परमानेंट करने का सवाल है अगर सरकार की भावनाओं का सवाल है तो मैं कह सकता हूं कि इसमें कोई देरी नहीं है। जो देरी है वह इस वजह से है कि केस एक विभाग से दूसरे विभाग में एग्जामिन हो रहा है और इस बीच में बजट आ जाने से उसमें देरी हो गई। फिर एक प्रश्न यह आता है कि जिन लोगों के १०० प्रतिशत डिसमिसल्स होते हैं उनको परमानेंट करना कहां तक जायज होगा। यह बहुत प्रेक्टिकल डिफीकल्टी है। लेकिन मुझे उम्मीद है कि धीरे-धीरे सब लोग परमानेंट हो जायेंगे। जहां तक सवाल रखने न रखने का है सरकार काम बढ़ाती जा रही है, नये रूट्स लेती जा रही है। (नये रूटस् भी जनता को दिये जा रहे हैं) ऐसी हालत में परमानेंट न करने का सवाल नहीं उठता है। वह होगा लेकिन अभी उसमें कुछ समय लगेगा। मैं यह चाहूंगा कि जो सचमुच जनता और कार्यकर्ताओं के हित में काम करते हैं वह उन पर असर डालें कि यह विभाग परमानेंट होने वाला है। सब लोगों का सहयोग मिला और इसकी जो खामियां हैं अगर उनकी तरफ हमारी नजर आकृष्ट करते रहे तो मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाता हूं कि यह विभाग परमानेन्ट हो कर रहेगा। जनता की ज्यादा से ज्यादा सेवा कर सकेगा। मैं नहीं चाहता कि इन छोटी बातों पर सदन का और वक्त लिया जाय इसके बाद दूसरा अनुदान भी ऐसा ही है कुछ बातें उस सम्बन्ध में भी दोहरानी होंगी और अगर कुछ बातें रह जायंगी तो मैं उस वक्त निवेदन कर दूंगा।

श्री मदन मोहन उपाध्याय––उपाध्यक्ष महोदय, मुझे यहां पर कुछ और भी सदस्यों के भाषणों को सुनने का मौका मिला जिनसे यह प्रतीत होता था कि हम लोग राष्ट्रीयकरण के खिलाफ हैं। माननीय शिवनारायण जी ने तो यहां तक कह दिया कि यह राष्ट्रीयकरण के मानने वाले लोग आज राष्ट्रीयकरण के विरोध में बोल रहे हैं। हमारा कहना तो यह है कि यह राष्ट्रीयकरण है ही नहीं यह तो सरकारीकरण है। अगर यह सरकारीकरण नहीं है तो आप बतलाइये कि सरकारीकरण कौन सी चीज है। अगर

[श्री मदन मोहन उपाध्याय]

राष्ट्रीयकरण का सवाल आयेगा तो हम कभी भी उसके खिलाफ नहीं हो सकते। अगर यह सरकार राष्ट्रीयकरण करना चाहती है तो वह बिड़ला और डालमिया के बड़े बड़े कारखानों को करे और उनको अपने हाथ में ले तब हम कह सकते हैं कि सरकार राष्ट्रीयकरण कर रही है। इस मामूली काम को हाथ में लेकर सरकार अगर समझती है कि यह राष्ट्रीयकरण है तो हम इस परिभाषा को राष्ट्रीयकरण की नहीं मानते हैं। माननीय शिवनारायण जी ने कोआपरेशन समझा मैंने कहा था कारपोरेशन। मैं उनको यह समझाना चाहता हूं कि यह कारपोरेशन है और इसका प्राइवेट आपरेटर से कोई मतलब नहीं है। उन्होंने सरकारी बसेज की बात कही कि वहां कुम्भ के लिये बहुत अच्छा प्रबन्ध किया गया था और किसी सवारी को कोई तकलीफ नहीं हुई। उन्होंने यह नहीं कहा कि उनको मुफ्त में इलाहाबाद ले गये और किराया भी नहीं देना पड़ा इसका भी वह जिकर करते। हम यह नहीं कहते कि सरकार ने इसको चला लिया है। हमारा तो केवल यही कहना है कि इस विभाग को ठीक ढंग से चलाया जाय और राष्ट्रीयकरण को बदनाम न किया जाय और अगर इस प्रकार से इसको बदनाम किया जायगा तो जब कभी आगे होने वाला राष्ट्रीयकरण होगा तो वह भी बदनाम हो जायगा। रामेश्वर प्रसाद जी को इतने ही से सन्तोष हो गया कि उन्होंने मंत्री महोदय को चिट्ठी लिखी और उनको उसका जवाब मिल गया। हम तो रोज उनके यहां चाय और दावत खाते हैं पर कभी इस तरह से नहीं कहते। इससे कोई काम बनने वाला नहीं है। यह समझ लेना चाहिये कि जब कोई सफेद टोपी वाला यहां पर बोलने के लिये खड़ा होता है तो दो मिनट उनके कम हो जाते हैं क्योंकि दो मिनट उनको बधाई देने में लग जाते हैं। विरोधी दल अगर कोई उनको बधाई देता है तो उसका कुछ महत्व होता है। हम भी बधाई देते हैं उस समय जब सरकार कोई अच्छा काम करती है। कुछ लोगों ने तो यहां तक कह दिया कि माननीय मंत्री आन दि स्पाट जाकर देखते हैं। क्या देखते हैं मंत्री वहां जाकर ? वह यह देखते हैं कि घंटी भी ठीक बजती है और कंडक्टर अपना काम ठीक तरह से भी करता है या नहीं। उनको यह देखना चाहिये कि क्या लोगों को तकलीफ है। टिकट भी आसानी से मिलता है या नहीं । किसी दिन माननीय मंत्री जी अनजाने होकर वहां जायं और मैंने सुना है कि मंत्री जी अनजाने में जाते हैं और वह तो बेचारे इतने सीधे हैं कि उनको अलीगढ़ तक में धोखा दे दिया गया, यह मैंने अखबारों में पढ़ा था। मगर इतने सीधे तो हम लोग नहीं हैं। स्टेटिसटिक्स की बात हम भी मानते हैं लेकिन आप उनको ठीक नहीं कहते। लेकिन यह स्टेटिसटिक्स की बातें सब झूठ हैं। मैंने तो पहले ही कह दिया है कि मैं स्टैटिस्टिक्स के खिलाफ हूं, चाहे वे मेरी तरफ से हों या माननीय मंत्री जी की तरफ से हों या नारायण दत्त जी की तरफ से हों, वे सब झूठे हैं।

उन्होंने एक बात टैक्निकल इन्सपेक्टर्स की कही। मुझे खुशी है कि उन्होंने इस काम को इसलिये किया कि इसमें घूस खाने का मौका मिलता था। पहले जांच करने वाले खाते थे, यह सही बात है। लेकिन अब जो ए० आर० टी० ओ० चेक करते हैं उनकी कुछ टैक्निकल क्वालीफिकेशन अवश्य होनी चाहिये। टैक्सी पास करने में १०, २० रुपया तो अब भी मिल जाता है, चाहे वह एक आदमी के ही पास रहे या दो में बंट जाय।

माननीय मंत्री जी ने कहा कि मैं आवेश में कोई चीज कह गया। मैं आवेश में कोई चीज नहीं कहता हूं। मेरी तो आदत ही ऐसी है कि बड़े प्रेम से कोई बात कहता हूं। और अगर वह भी उनको बुरी लगे तो मैं क्षमा चाहता हूं और लाचार हूं। उन्होंने यह भी नहीं कहा कि वह मदन मोहन जी का सहयोग चाहते हैं। मगर मेरा सहयोग वह क्यों चाहेंगे ? लेकिन जिस समय वह चाहेंगे तो मैं उनको सारी खामियां बता सकता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको विश्वास दिलाता हूं कि मैं भी इसी स्टेट का रहने वाला हूं। मैं भी चाहता हूं कि अगर आपने फैसला कर लिया है कि चले तो चले और अच्छी तरह से चले। माननीय मंत्री जी को शायद उसका दर्द नहीं होता होगा लेकिन हमको होता है कि इतने आदमी बेकार हो जावेंगे; होता तो उन्हें भी होगा क्योंकि वह गांधी जी के भक्त रहे हैं लेकिन मैं इतना अवश्य कहूंगा कि माननीय मंत्री जी को इस काम से हटा दिया जाय क्योंकि यह काम उनके लायक नहीं है। उनको कोई और काम दिया जाय जिसमें वह सचमुच काम करके दिखा सकें। वह खुद फील करते होंगे कि कहां मोटर ड्राइवरों में जाकर पड़े।

कन्डक्टर्स की खराबियां मैं बतलाना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी शायद बम्बई तो गये ही होंगे। मेरा भी सौभाग्य हुआ कि मैं वहां बहुत दिनों रहा। आप वहां के कन्डक्टरों को देखिये कि किस अच्छी तरह से टिकट मिलता है और सब सहूलियतें हैं। लेकिन हमारे यहां लाइन लगती है और बहुत समय लगता है। मेरी सलाह है, और वह मानें या न मानें, शायद मानेंगे भी नहीं, लेकिन मेरी सलाह है कि आप अपने कुछ कन्डक्टर्स को बम्बई और कलकत्ते भेजें जो वहां से काम करना सीख कर आवें।

हमारे माननीय शिवनारायण जी ने कहा कि उनके यहां तो रोडवेज की जरूरत थी। बड़ी खुशी की बात है, वहां जरूरत है तो खूब चलाइये। लेकिन जहां जरूरत नहीं है वहां मत चलाइये। मैं समझता हूं कि सरकार को भी उन प्राइवेट आपरेटर्स की तरफ उतना ही फर्ज है जितना और किसी का। यह दिमाग़ से निकाल देना चाहिये कि हम नेशनलाइजेशन के खिलाफ हैं। लेकिन यह तो नेशनलाइजेशन है ही नहीं। इसको राष्ट्रीयकरण कह कर तो राष्ट्रीयकरण को धोखा देना है। माननीय मंत्री जी शायद कुछ नाराज हो गये हैं और मैं चाहता हूं कि वह अपना गुस्सा निकाल डालें। लेकिन जिस प्रकार उन्होंने भाषण दिया वह तो शान्तिपूर्ण था।

इन शब्दों के साथ मैं इस प्रस्ताव को पेश करता हूं।

श्री उपाध्यक्ष-- प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या २९ के अन्तर्गत एक रुपये की कमी कर दी जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री उपाध्यक्ष--प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या २९--लेखा शीर्षक ४७--विविध विभाग और ४४--उड्डयन के अन्तर्गत ४,७१,८४,००० रुपये की मांग स्वीकृत की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

अनुदान संख्या ४७--लेखा शीर्षक ८२--राजस्व लेखे के बाहर राज्य के दूसरे निर्माण कार्यों का पूंजी लेखा

श्री विचित्र नारायण शर्मा-- उपाध्यक्ष महोदय, गवर्नर महोदय की सिफारिश से मैं प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ४७--लेखा शीर्षक ८२--राजस्व लेखे के बाहर राज्य के दूसरे निर्माण कार्यों का पूंजी लेखा, के अन्तर्गत १,४४,०३,००० रुपये की मांग स्वीकार की जाय।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरा विचार है कि यह मांग जैसा कि मैंने पहले भी निवेदन किया था पहली मांग से ही मिलती जुलती है तथा कुछ कामों को बढ़ाने के लिये तथा कुछ नये वर्कशाप्स को बढ़ाने के लिये की गयी है। अतः जो कुछ मैं पहले निवेदन कर चुका

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

हूं उसी को पर्याप्त समझता हूं। आगे जो आलोचना होगी उसके प्रकाश में जो कुछ कहने की आवश्यकता होगी और उस समय थोड़ा और अधिक समय मुझे माननीय सदस्य देना उचित समझें, तो मैं कहूंगा ।

श्री उमाशंकर (जिला आजमगढ़)—अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्तुत अनुदान में एक रुपये की कटौती का प्रस्ताव रखता हूं।

अध्यक्ष महोदय, बस सर्विस के बारे में यहां बहुत बहस हो चुकी है। सरकारी पक्ष के लोगों ने बारबार यह साबित करने की कोशिश की है कि बस सर्विस का राष्ट्रीयकरण हो गया है। इस राष्ट्रीयकरण में विरोधी दल के लोग बाधा डाल रहे हैं। यह बात समझ में ही नहीं आती है कि यह राष्ट्रीयकरण या समाजीकरण कैसे हो सकता है। जिसमें बहुजन सुखाय और बहुजन हिताय निहित होता है वही कार्य समाजीकरण कहा जा सकता है। जब मैं सरकारी बससर्विस की ओर ध्यान दौड़ाता हूं तो मुझे ये दोनों बातें इसमें नहीं मालूम देतीं । बहुजन सुखाय इस मानी में नहीं कि जब कभी मुझे रोडवेज की बसों की तरफ जाना पड़ता है, करीब-करीब रोजाना ही जाना पड़ता है, तो मैं देखता हूं कि कतारों की कतारें खड़ी रहती हैं और बस उनको छोड़ कर चली जाती है। लोग हा हा करके रह जाते हैं। जगह उसमें पड़ी हुई है और बस नहीं रुकती। लोग हाथ उठा कर इशारा करते रहते हैं। इस प्रकार से यह बस लोगों को सुखकारी नहीं है। दूसरे मैं देखता हूं कि यह बहुजन हिताय भी किसी माने में नहीं है। इस विभाग में २० करोड़ रुपया खर्च हुआ है। यह मैं तीन बरस की फिगर्स बता रहा हूं आगे की मैं इसमें नहीं जोड़ पाया हूं। इतना रुपया खर्च होने पर भी कब मैं गांवों की तरफ आंख उठा कर देखता हूं तो मालूम होता है कि १-२ बीघा खेत रखने वाले किसानों पर टैक्सेज का बोझ लदता ही जा रहा है। इस २० करोड़ रुपये को खर्च करके जो आमदनी की जा रही है उससे उन लोगों को क्या राहत मिल रही है यह मेरे देखने में नहीं आया। इसलिये यह बहुजन हिताय भी नहीं है। यह महज सरकारी पक्ष का एक गुट है जिससे वह फायदा उठा रहा है और इस गोलबन्दी को समाजीकरण का नाम दिये जाने का निरंतर प्रयत्न किया जा रहा है। मेरी समझ में यह बात नहीं आती है कि अमरीका से ऐंजिन और चेसिस मंगा कर इस देश का कैसे समाजीकरण सफल होगा। हिसाब देखा जाय तो जो आमदनी दिखाई गयी है वह ५,७२,८७२ रु० है । यह इस साल की आमदनी है। यह एक साल की आमदनी है। ६ महीने का हिसाब रखने वाले ने न मालूम किस तरह से हिसाब लगाया है। यह सरकारी आंकड़े की बात है मैं कोई अपनी बात नहीं कह रहा हूं। अप्रैल सन् ५२ से सितम्बर सन् ५३ तक ६ महीने में १९ लाख ४४ हजार की आमदनी कैसे हुई जब कि साल भर में ५ लाख ७२ हजार की आमदनी है। अगर दोनों को जोड़ दें तो डेढ़ साल में २५ लाख १६ हजार होता है। २० करोड़ रुपया लगा कर अगर कोई डिपार्टमेंट २५ लाख १६ हजार रुपया कमावे तो उसकी अक्ल पर अफसोस, कोई व्यापारी कमावे तो उसका दिवाला निकल जायगा। यह मैं आपको बतला देना चाहता हूं कि यह व्यापार का साधारण नियम है कि कम से कम ६ परसेंट मुनाफा जरूर होना चाहिये, तब वह व्यापार टिकता है। तो ६ परसेंट के हिसाब से भी रोडवेज को करीब २ करोड़ की आमदनी होनी चाहिये मगर यहाँ खींच खांच कर पूरी आमदनी २५ लाख २६ हजार की होती है। अगर बजट साहित्य को पढ़ने का पूरा मौका मिलता तो शायद इससे भी कम ही आमदनी होती। १२ लाख ५८ हजार मार्च सन् ५२ से मार्च सन् ५३ तक की आमदनी है। यह शुद्ध आमदनी है। अगर यह कहें कि पुराना हिसाब बाकी रहा है और पिछले ६ महीने के पुराने हिसाब को भी लगा लें तो

इधर एक साल की आमदनी १२ लाख ५८ हजार है और इधर ६ महीने की आमदनी फिर १ लाख ४० हजार है। तो दोनों तरफ उल्टा-उल्टा है। इस हिसाब को देखने से साफ मालूम होता है कि यह बिल्कुल बैठाया गया है जैसा कि श्री मदन मोहन जी ने कहा कि इसको तोल ताल कर बैठाया गया है। मेरे पास तो तीन वर्ष की किताब है और तीनों सालों में कम्पोजिटरों ने मालूम होता है कि जरा सा अंक इधर-उधर करके मशीन में फरमा लगा करके रख दिया है और उसी को हर साल वे छाप दिया करते हैं। यह हालत इस डिपार्टमेंट की लापरवाही की है और इसी को कहा जाता है कि हम समाजीकरण कर रहे हैं तो हमारे सूबे का बेड़ा ईश्वर पार लगावेगा।

सितम्बर, १९५२ में १३५९ बसें, ३३४ ट्रकें और ५३ टैक्सियां काम करती थीं, २४८ लाइनों पर। सितम्बर, १९५३ में १४८८ बसें, २८९ ट्रकें और ५३ टैक्सियां काम करती थीं २८६ लाइनों पर। लेकिन आमदनी में जमीन आसमान का फर्क है। बहुत उलट-पलट है। इस तरह से जो इस विभाग द्वारा समाजीकरण का नाम बदनाम किया जा रहा है वह बिल्कुल जनता को धोखा दिया जा रहा है, सोलहो आने। यह समाजीकरण नहीं है बल्कि सरकारीकरण है। जहाँ तक मिनिस्टरों की बात है, अगर कोई विशेष व्यक्ति आता है तो उससे यही कहा जाता है कि हममें और प्रजा सोशलिस्ट पार्टी में कोई मतभेद नहीं है, जो वे चाहते हैं वही हम भी चाहते हैं, इसमें हर्ज ही क्या है? रेलों पर जब मुसाफिर छतों पर चढ़ कर चलते हैं तो वहाँ के अधिकारी देखते हैं उसमें क्या कार्रवाई होती है? लेकिन प्राइवेट बसों की रोज चालान पर चालान होती है।

इसके सिवा एक डिपार्टमेंट और खुला है जिसका नाम है इनफोर्समेंट स्क्वाड। इसका काम है कि जो बेकायदगी हो उसकी जाँच करे यानी जितनी भी बेकायदगियां होती हैं उनका पता लगावे। लेकिन मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि हर गाड़ी से पूर्वी जिले में २५ रु० महीना वसूल होता है जितने पहरेदार मुकर्रर होते हैं कि चोरियां न हों सबके सब उसमें अपनी कटौती करते चले जाते हैं, इसमें सुधार होना चाहिये। माननीय मंत्री जी की इसके लिये मैं तारीफ करता हूं कि उन्होंने इस बात को माना कि जो मुकदमें में देरी होती है उसके लिये हमें दुःख है। यहाँ के किसी भी मिनिस्टर में हिम्मत नहीं है कि गलती हो जाने के बाद वह अपनी गलती को मान ले। यहाँ बार-बार बहस हुई, तमाम लोग बहस करते रहे कि कुम्भ के मेले में अच्छा इन्तजाम नहीं था जिसकी वजह से हजारों लोग मर गये लेकिन माननीय मंत्रियों में इतनी हिम्मत नहीं हुई कि वह उठ कर अपनी गलती मान तो लेते कि भाई आखिर हम भी आदमी ही हैं, गलती हो गयी, पहले से हमें इसका अन्दाजा नहीं था। इतना कहने में उनकी कोई बेइज्जती नहीं होती थी बल्कि और ऊंचे उठ जाते हैं। इस दृष्टिकोण से मैं परिवहन मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उनमें यह हिम्मत है कि उन्होंने कहा कि मुझे इसका दुख है।

अब इस किताब में एक जगह लिखा है कि बसें टाइम के अनुसार चलती हैं और वह काफी ठीक समय से चलती हैं। यह कतई गलत है और न मालूम कैसे लिखा गया है। बिल्कुल झूठी बात है। १ बजे का टाइम लिखा हुआ है और दो बजे बस चलेगी। कोई ठिकाना नहीं है, कहाँ रुकेगी और किस किस जगह रुकेगी। कोई आदमी इत्मीनान नहीं कर सकता कि हमारी तारीख आजमगढ़ में है तो हमको बस मिल सकती है या नहीं। मुझे खुद इसका अनुभव है। मुझे रोडवेज की बसों की हालत मालूम है। प्राइवेट बसों में जहाँ मुसाफिरों की खुशामद होती है और कहते हैं कि "इधर सुनिये हमारे यहाँ आओ, हमारी गाड़ी पर बैठो" और बसों कोशिश करते हैं वहाँ सरकारी बस में यह बात नहीं है। मुसाफिर जगह पर खड़े हुए हैं लेकिन ड्राइवर लोग सरसर चलाये जा रहे

[श्री उमाशंकर]

जगह रहते हुये भी । उनका भी कसूर नहीं है। उसको ५५ या ६० रुपये मिलते हैं। वह जहाँ पहुंचेगा वहाँ उसको खाने पीने के लिये वक्त चाहिए और लौट कर जहां जायेगा वहाँ भी थोड़ा समय चाहिये देर से चल कर जल्दी पहुंचने की धुन में रहता है वह कोई तपस्या करने तो बस में आया नहीं है, या माला फेरने के लिये भी आया नहीं, वह तो अपने बच्चों और औरत को रुपया देने के लिये उनकी परवरिश करने के लिये आपके यहाँ नौकरी करने आया है। वह तो दिन रात बस पर खड़ा रहता है उसको आप मजदूरी कम देते हैं। इस बस के विभाग की अजीब हालत है कि जो जितना काम करता है उसको उतनी ही कम तनख्वाह मिलती है और जो जितना बैठा रहता है उसको उतनी ही ज्यादा तनख्वाह मिलती है 'माले मुफ्त दिले बेरहम' की तरह लूटे चले जाओ, क्या बयान करूं ?

एक जगह इसमें यह भी लिखा हुआ है कि शिकायतों को दूर करने के लिये कार्यवाही की जाती है और सुधार के लिये यदि कोई अच्छे सुझाव दिये जाते हैं तो उन पर भी ध्यान देते हैं। मगर हालत यह है कि पचीसों बार मैंने लिखा। आजमगढ़ का बस स्टेशन जमीन की सतह से बिलकुल नीचे है। बरसात में पानी भर जाता है पं० ब्रजबिहारी मिश्र जी से भी पूछ लीजिये। बारबार कहा जाता है कि स्टेशन की हालत खराब है तो जवाब आता है कि अब इन्तजाम किया जायगा। बस स्टेशन पर खड़े होने और बैठने के लिये और टिकट लेने के लिये जगह नहीं है। मैंने शिकायतें कीं, लिखा पढ़ी की जवाब आता है 'विचार किया जा रहा है'। कब तक विचार होता रहेगा जब यह गवर्नमेंट खत्म हो जायेगी तब तक विचार होता रहेगा या दूसरी गवर्नमेंट आयेगी वह विचार करेगी। कब तक उसका विचार होता रहेगा।

एक और शिकायत के बारे में मैं कहूंगा। आजमगढ़ से फैजाबाद एक बस आती है वहीं का मुझे एक अनुभव है। कप्तानगंज में एक हकीम साहब ने अपने लगेज का रसीद माँगा। इस पर ड्राइवर उनको पटक कर चढ़ बैठा और कहने लगा कि तुमको इसी मोटर के नीचे दबा कर मार डालेंगे। तमाम मजमा जमा हुआ। मेरे पास भी इसकी शिकायत आयी और लोगों ने मंत्री जी के पास भेजने के लिये भी मुझे शिकायत दी लेकिन जो गोरखपुर में रोजन के मैनेजर हैं उन्होंने मुझसे कहा कि यह तो हमें हल कर देंगे मेहरबानी करके मंत्री जी के पास मत ले जाइये। आज ६ महीने हो गये कोई जांच नहीं हुई। बाकया यह है कि इस डिपार्टमेंट के कर्मचारियों में दो वर्ग हैं और एक दूसरे को झूठ करार देना चाहता है। झूठ सही, कहीं पर अगर जरा सी रिपोर्ट हो जाय तो दूसरी पार्टी चट उसको लपेटती है और एक पार्टी को फांसने में लग जाती है इस तरह से सारा सही मामला भी गदरबूत हो जाता है और कोई न्याय नहीं मिल पाता है।

एक जगह लिखा गया है कि प्रमुख बर्कशापों में उनके लिये कैन्टीनों का प्रबन्ध किया गया है। मैं कहता हूं यह गलत है। बनारस से जौनपुर जो ड्राइवर्स चलते हैं एक मरता जाते हैं फिर आते हैं और फिर जाते हैं और फिर आते हैं।

उनके लिये जौनपुर के किसी होटल के सिवाय मैंने तो कोई कैन्टीन नहीं देखी। कोई खाने पीने की व्यवस्था नहीं है। वे बेचारे मजबूर हो जाते हैं अगर यह ठीक से खाना पीना न खायं तो इतना काम नहीं कर सकते हैं। और अगर खांय तो बगैर चुराये रह नहीं सकते। आखिर जांय कहां, उनको ऐसा करने के लिये मजबूर कर दिया गया है। इसलिये मैं समझता हूं कि मंत्री जी इस पर गम्भीरता से विचार करेंगे और जो आफिसर १२००, १२ सौ और १३, १३ सौ रुपया तनख्वाह ले रहे हैं, उनकी तनख्वाहें कम करके छोटे कर्मचारियों जो कि

बेचारे दिन रात अपने जिस्म को लोहे से रगड़ करके अपना बदन सुखा रहे हैं और अपनी जिन्दगी बरबाद कर रहे हैं उनकी तनख्वाहें अधिक करेंगे। मेरे कहने का मतलब सिर्फ यही है।

जिन जगहों पर पर्याप्त संख्या में ड्राइवरों और कंडक्टरों को रात में रुकना पड़ता है वहां के लिये खाना बनाने के बर्तनों की व्यवस्था की गई है। यह बात बिल्कुल गलत लिखी गई है। जहां तक पूर्वी जिलों की बात है मैं कह सकता हूँ लेकिन मेरठ की तरफ की बात मैं नहीं जानता शायद वहां कहीं हो। मैं इस सदन को बताता हूं कि यह बिलकुल झूठा लिखा हुआ है और कहीं कोई इन्तजाम नहीं है। हालत यह है कि जो आदमी इतनी बड़ी मशीन के साथ दिन भर अपना जिस्म रगड़ता है उसे दम नहीं रह जाता है कि वह शाम को खाना बनाये। इसलिये यह आवश्यक है कि गवर्नमेंट हर रोडवेज स्टेशन पर अपनी ओर से भोजनालय खुलवाये और सस्ते दामों पर उनको खाना दे। लाल बत्ती सामने आ गई है और मेरी आदत भी नहीं है कि मैं सिगनल देखकर भी बराबर बोलता रहूं। तो गवर्नमेंट की ओर से यह इन्तजाम होना चाहिये कि हर स्टेशन पर जिस पर कि कर्मचारी रुकते हों वहां खाने का इन्तजाम करे और अगर उसमें मुसाफिर भी खाना चाहें तो भी कोई हर्ज नहीं है।

जहां तक टिकटों का संबंध है अगर कोई मुसाफिर पेशाब करने चला गया तो ड्राइवर को कोई परवाह नहीं होती है कि वह बस को रोक ले और उसको चढ़ा ले। उन्होंने अपनी मोटर गाड़ी धरराई और चल दिये, वे इस धुन में रहते हैं कि वहां जल्दी से जल्दी पहुंचना चाहिये क्योंकि वह इस काम को अपने सर पर एक बोझ समझते हैं। रेलवे में तो ऐसा है कि दो आने काटकर टिकट वापस हो जाता है लेकिन रोडवेज में जिस बेचारे ने टिकट खरीद लिया उसके लौटालने का कोई प्रबन्ध नहीं है। अगर वह बेचारा किसी तरह से न बैठ सका तो उसका सारा का सारा पैसा हजम। यह आपका राष्ट्रीयकरण है। इसे मैं न तो बहुजन हिताय देखता हूं, न बहुजन सुखाय देखता हूँ बल्कि जो आपका राष्ट्रीकरण नजर में आता है वह बहुजन लुटाय है। सही माने में राष्ट्रीयकरण होना चाहिये। मेरी यही सलाह है।

श्री रामकुमार शास्त्री (जिला बस्ती)—उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस अनुदान के सिलसिले में स्तुति और निन्दा के बीच में नहीं पड़ना चाहता हूं। उसका कारण यह है कि हमारे माननीय मंत्री महोदय हमारी प्रशंसा, तारीफ और स्तुति के मोहताज कदापि नहीं हैं। मैं उनके प्रारम्भिक जीवनकाल से पूर्णरूप से परिचित हूँ वह इस प्रांत के कर्मठ व्यक्तियों में से हैं। यह कहना उचित नहीं होगा कि परिवहन विभाग जो उनके सुपुर्द किया गया है वह उनसे हटा करके किसी दूसरे व्यक्ति के सुपुर्द किया जाय। ऐसा करने से इस प्रांत की विडम्बना होगी। यह इस प्रांत के लिये उचित न होगा कि ऐसे कर्मठ व्यक्ति के हाथ से इस विभाग को जहां पर कि तरह तरह घाघ लोग इकट्ठा हो कर के वहां के वातावरण को विषाक्त करते हैं, ले लिया जाय। इसलिये जब तक कोई कर्मठ सुयोग्य व्यक्ति उनके बीच में नहीं होगा तब तक सुधार की आशा करना दुराशामात्र ही है। मुझे इस अनुदान के सिलसिले में बिस्तार में न जाकर अपने जिले की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान अब आकर्षित करना है। आज साल भर हो गया यद्यपि माननीय मंत्री जी के स्थान पर अथवा समीप यदाकदा आ करके मैं बैठ भी जाता हूं लेकिन इतनी हमारे और उनके दरमियान में थोड़ी दूरी होने पर भी साल भर होने पर आज उनसे मुलाकात हो रही है। पिछले वर्ष मैंने बस्ती जिले के बांसी स्थान की ओर उनका ध्यान दिलाया। बांसी में जहां रोडवेज का स्टेशन है वहां एक ऐसा संकुचित स्थान है जहां पर कंडक्टरों के लिये, ड्राइवरों के लिये और मुसाफिरों के लिये ठहरने, आराम करने की साधारण प्रकार की भी व्यवस्था नहीं है, पूर्णरूप से कौन कहे। सारा मौसम बरसात का और जाड़े का बीत गया, अब गरमी आने ही वाली है परन्तु वहां पर कोई छत अथवा शेड विश्राम गृह अब तक नहीं है। यदि प्रगति की प्रशंसा यहां पर की गयी है तो मैं उसके साथ हूं, लेकिन जहां तक हमारे स्थानीय क्षेत्र की प्रगति का संबंध है, वहां पर कोई प्रगति अथवा उन्नति या सुधार नहीं है।

[श्री राम कुमार शास्त्री]

जैसा दस्तूर है बजट के अवसर पर माननीय सदस्यगण अपने-अपने क्षेत्र की बातों को सदन में कह देते हैं और माननीय मंत्री जी उसको सुन लेते हैं और फिर साल भर तक कोई कार्य दिखाई नहीं देता है, तो मैं समझता हूं कि इस प्रकार के कार्य से उन्नति के बजाय अवनति ही दिखाई देती है। अतः मैं थोड़े में यह निवेदन करना चाहता हूं कि इस अनुदान पर भी करोड़ों रुपया खर्च किया जा रहा है और अभी इस सदन में विभाग के दक्ष, कार्यकुशल और क्षम्य अफसरों की चर्चा की गयी है, तो क्या उन अफसरों की दृष्टि उस स्थान पर नहीं गयी जहां साल भर का अर्सा गुजरा, सारी बरसात गुजर गयी, माघ और पूस के जाड़े गुजर गये, और अब गरमी आ रही है जिसमें मुसाफिर तपते रहेंगे, लेकिन कोई प्रबन्ध ठहरने अथवा विश्राम करने का नहीं हो सका। आखिर वह दक्ष, कार्यकुशल और क्षम्य अफसरों ने क्यों नहीं उधर ध्यान दिया? मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करता हूं और आशा करता हूं कि भविष्य में इस प्रकार की उदासीनता न होने पावेगी।

यही हालत डुमरियागंज की भी है। बस्ती में थोड़ी बहुत चहल पहल जरूर रहती है। लेकिन जहां पर २५ लाख की आबादी है वहां केन्द्र में आने के लिये दो जिलों को पार करके आना पड़ता है। बढ़नी, नौगढ़, उसका, शोहरतगढ़ के जो निवासी हैं, उनको अगर बस्ती शहर में आना हो तो वे या तो गोरखपुर होकर आयें या गोंडा होकर आयें या मोटर से बांसी, डुमरियागंज हो करके आयें। इस प्रकार २५ लाख की आबादी वाले जिले के निवासियों के लिये उनके अनुपात से कोई समुचित व्यवस्था नहीं है। मुझे सही-सही संख्या तो नहीं ज्ञात है लेकिन यह निर्विवाद है कि काफी तादाद में लोग रोडवेज के रास्ते को पार करके मोटर से बस्ती पहुंचते हैं। जो बस्ती के केन्द्र में रोडवेज का स्टेशन है उसको संभवतः मंत्री जी ने देखा भी होगा। पिछले साल उन्होंने कृपापूर्वक यह वादा किया था कि आगे चलकर वहां सुधार की व्यवस्था की जायगी, परन्तु सुधार जिस प्रकार का हम चाहते हैं और जितनी हमारी मांग है वह अपर्याप्त है। उसे अविलम्ब ठीक होना चाहिये। इस अनुदान के सिलसिले में मैं संक्षेप में मंत्री महोदय का ध्यान बस्ती जिले के डुमरियागंज, लकड़मंडी, खलीलाबाद और बांसी के उन समस्त निवासियों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं जो रोडवेज की बसेज से सफर करते हैं। जिन्हें आये दिन सफर करने में भिन्न-भिन्न प्रकार से कष्ट और असुविधा होती है। उनकी मदद करने वाले कंडक्टर और ड्राइवर जो वहां पर होते हैं उनके खाने पीने की साधारणरूप से भी कोई सुविधा नहीं है, आशा है कि माननीय मंत्री जी का ध्यान इन असुविधाओं के निवारण की ओर अवश्य जायगा और शीघ्र ही बांसी आदि स्थानों में आवश्यक सुधार होगा।

श्री व्रज विहारी मिश्र (जिला आजमगढ़)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं बड़े गौर से जितने भाषण इस प्रस्तुत विषय पर किये गये हैं सुनता रहा हूं और खासकर अभी-अभी जो माननीय उमाशंकर जी का भाषण हुआ है उसको भी मैंने बड़े ध्यान से सुना है। यह बात मेरी समझ में नहीं आयी कि इसका क्या मतलब है जब यह कहा जाता है कि यह सरकारीकरण है, राष्ट्रीकरण नहीं है। इस सरकारीकरण और राष्ट्रीकरण का भेद मेरी समझ में नहीं आया। जब यह सरकार ही राष्ट्रीय सरकार है, चुनाव के जरिये से यह सरकार यहां स्थापित हुई है तो यह कहना कि सरकारीकरण है, राष्ट्रीयकरण नहीं है, इन दोनों शब्दों का भेद मेरी समझ में नहीं आ रहा है। हम तो यह समझते हैं कि यही राष्ट्रीयकरण है। माननीय मदन मोहन उपाध्याय जी का भाषण मैंने सुना और माननीय उमाशंकर जी का भी भाषण मैंने सुना। उन लोगों का कहना यह है कि प्राइवेट बसेज का चलना अच्छा है बनिस्बत इसके कि सरकारी बसेज चलें। मुझे आश्चर्य होता है यह बात सुनकर मुझे भी बहुत दिनों का तजुर्बा है और प्राइवेट बसेज जब चलती थीं तब भी मैंने सफर किया है और अब भी सफर करने का अवसर मिलता है। कुछ पोजीशन के आदमियों के लिये प्राइवेट बसेज

दो-दो घंटे थानों पर रुकी रहती थी। जब बस किसी थाने पर पहुंचती थी तो होता यह था कि थानेदार साहब हजामत बनवा रहे हैं, स्नान करेंगे, भोजन करेंगे तब बस चलेगी और तब तक कितने आदमी बस में बैठे होते थे वे चुपचाप उसी में बैठे रहते थे और उनको जरा भी जुम्बिश करने की गुंजाइश नहीं रहती थी। मैं स्वयं भुक्तभोगी हूं और अनेक उदाहरण दे सकता हूं। एक बार मुझे जाकर सब-इन्स्पेक्टर साहब से कहना पड़ा था कि वे क्या कर रहे हैं। मगर आज क्या हालत है? उमाशंकर जी को यह भी शिकायत रही कि बहुत से लोग स्टेशनों पर खड़े रहते हैं और बस चली जाती है। वह क्या चाहते हैं कि बसेज वहीं खड़ी रहें? एक ही साथ दो कंट्रडेक्टरी बयान हमारे माननीय उमाशंकर जी ने दिये हैं। एक तो वह कहते हैं कि बसेज चली जाती हैं और सैकड़ों आदमी वहां खड़े रहते हैं और दूसरी तरफ यह भी कहते हैं कि पेशाब करने को भी अगर कोई मुसाफिर उतर गया तो कंडक्टर मौका नहीं देते हैं क्योंकि उसको जल्दी पहुंचना रहता है। ये दोनों परस्पर विरोधी बातें हैं। मैं भी आजमगढ़ का रहने वाला हूं और मुझे भी बस से जाने का अवसर मिलता है बहुधा उसी दिशा में जाने का अवसर मिलता है जिस दिशा में माननीय उमाशंकर जी का मकान है। मेरा अनुभव है कि बात जैसी उन्होंने कही है ठीक उसकी उल्टी है। मैं तो १५ मिनट लेट बस स्टेशन पर पहुंचा हूं और बस चली गई है। कभी-कभी, ७ बजे बस फैजाबाद को जाती है और किसी ने कह दिया कि साढ़े ७ बजे जाती है मैं सवा ७ या ७ बजकर १० मिनट पर स्टेशन पहुंचा और मालूम हुआ कि बस चली गई। जहां टाइम की इतनी पाबन्दी हो वहां पर यह आरोप लगाना सरकार पर अथवा इस विभाग पर कि बसेज दो-दो और तीन-तीन घंटे लेट जाती हैं, यह समझ में नहीं आता कि क्यों ऐसा किया जाता है। हमको मालूम होता है कि विरोध के लिये किया जाता है क्योंकि उनकी राय की सरकार नहीं है इसलिये सरकार की जितनी गलती दिखलायी जा सके यह कर्त्तव्य समझा जाता है। यह उचित नहीं है। इन शब्दों के साथ में माननीय मंत्री जी को, लोगों ने कहा और सही कहा ऐसी परिपाटी भी है, लेकिन मैं तो इसको अपना कर्त्तव्य समझता हूं कि माननीय परिवहन मंत्री को बधाई तथा धन्यवाद दूं जो उन्होंने इस विभाग में सुधार किये हैं, उसके लिये। जैसा कि अभी माननीय शास्त्री जी ने भी बतलाया है, माननीय मंत्री जी एक कर्मठ व्यक्ति हैं और एक योग्य व्यक्ति हैं जिनके हाथ में यह विभाग आ गया है। हम तो यह चाहते हैं कि यह विभाग उनके हाथ में ही रहे और उनके हाथ में रहने से इस विभाग की उन्नति हो सकती है, यह मुझे पूर्ण विश्वास है। लेकिन इसके साथ कुछ सुझाव देना भी मैं अपना कर्त्तव्य समझता हूं। इसको मैं मानता हूं कि कंडक्टरों को, ड्राइवरों को आराम नहीं है, उनके भोजन की कोई व्यवस्था नहीं है। माननीय उमा शंकर जी ने जो कहा बिलकुल सही कहा आजमगढ़ क्या, मैं तो समझता हूं कि प्रांत भर में यही हालत होगी कि उनके लिये रात में विश्राम करने के लिये कोई स्थान नहीं रहता है। कंडक्टरों के लिये तथा ड्राइवरों के विश्राम के लिये व्यवस्था होनी चाहिये। दूसरी बात यह है कि मैं यह देखता हूं पता नहीं क्या बात है, कि जो गाड़ियों की मरम्मत करने वाला विभाग है वह ठीक काम नहीं करता है। मैंने देखा कि गाड़ियां जैसे वर्कशाप में जाती हैं, सफाई हो कर और जो बिगड़ गयी हैं उनको दुरुस्त करके तुरन्त बाहर लाई जाती हैं और वह दूसरी जगह जाती है और फिर तुरन्त बिगड़ जाया करती हैं। मैं समझता हूं इस तरफ भी सुधार करने की आवश्यकता है और जरूरत इस बात की है कि जो मैकेनिकल डिपार्टमेंट है वह अर्थात् जो दुरुस्त करने वाला डिपार्टमेंट है उसको और सुचारु रूप से चलाया जाय।

तीसरा सुझाव यह देना चाहता हूं कि ये जो कंडक्टर है, मैंने देखा है कि रात का वक्त है, उनके रहने के लिये कोई निश्चित स्थान नहीं है, वह गाड़ियां छोड़ कर के दूसरी जगह चले जाते हैं। मैंने ५–७ रोज हुये देखा और मुझे आश्चर्य हुआ कि कई हजार की इस जायदाद अथवा यह प्रापरटी को छोड़कर वह कहीं चले गये कोई इसका नुकसान कर दे तो कौन जिम्मेदार इसका होता। लेकिन उनका दोष नहीं है। इसलिये नहीं है कि आखिर वह

[श्री बज बिहारी मिश्र]

अपने भोजन की व्यवस्था क्या करें? कोई स्थान तो है नहीं। इसलिये यह जरूरी है कि उन कंडक्टरों और ड्राइवरों के लिये, रात को जहां वह रहें, कोई स्थान जरूर बनाना चाहिये।

इन शब्दों के साथ लाल रोशनी आ गयी है, समय नहीं है, माननीय मंत्री जी को बधाई देते हुये भाषण समाप्त करता हूं।

श्री हरिश्चन्द्र अष्ठाना (जिला सीतापुर)---उपाध्यक्ष महोदय, मैंने इस अनुदान पर जो भवन में भाषण हुये उन्हें गौर से सुना। माननीय उमाशंकर जी ने अभी कुछ बातें सदन के सम्मुख रखीं, उन्हें भी मैंने सुना और उसके पूर्व माननीय उपाध्याय जी जो बातें कह रहे थे उन्हें भी मैं सुनता रहा और मैं यह आश्चर्य कर रहा था कि उपाध्याय जी जैसे व्यक्ति किस प्रकार से प्राइवेट आपरेटर्स की सम्मति से मिला कर इस भवन के अन्दर यह कह सकते थे कि रोडवेज का जो आज खाका है राष्ट्रीयकरण का, वह वास्तव में राष्ट्रीयकरण नहीं है। दोबारा जब उन्होंने आकर इस भवन में तकरीर की तो उन्होंने यह कहा कि रोडवेज का यह राष्ट्रीयकरण नहीं हो रहा है बल्कि सरकारीकरण हो रहा है, तब मैं इस बात का मुन्तजिर था कि अगर वह इसको राष्ट्रीयकरण नहीं समझते तो आखिर राष्ट्रीयकरण का क्या ढांचा होना चाहिये, इसको वह यहां पेश करेंगे। उन्होंने दो शब्दों में कहा कि अगर डालमियां या बिरला की इंडस्ट्रीज को अपने कब्जे में ले लिया जाता तो उसको तो वह कहते कि यह राष्ट्रीयकरण हुआ, मगर चूंकि यह रोडवेज थीं और जो बसेज चलती थीं उन्हीं को लिया गया है, इसलिये यह सरकारीकरण है, राष्ट्रीयकरण नहीं है। मैं यह सोचता था कि राष्ट्रीयकरण में भी आखिरकार जिन व्यवसाइयों को प्राइवेट मालिकान चलाते रहे हैं या कार्य करते हैं उनको सरकार द्वारा सरकार की एजेंसी में लाकर काम करने की बात होती है और उससे जो पैसा आये, वह समाज के हित में लगे, सरकार उसे जनोपयोगी जिन कामों में लगाना चाहे उनमें लगाये यह मैं राष्ट्रीयकरण का अर्थ समझता हूं। सम्भवतः उनके दिमाग में यह हो कि जब तक उस तरफ के लोगों के हाथ में सरकार है तब तक जो वह करते हैं वह सरकारीकरण होता है और अगर उपाध्याय जी इस तरफ से उस तरफ चले जायं और उस समय अगर सरकार के अन्तर्गत प्राइवेट इंडस्ट्री ली जायंगी तो वह राष्ट्रीयकरण होगा। उनका खयाल यह है कि यह सरकार किसी और तरह की है और राष्ट्रीयकरण तो तभी होगा जब वे खुद आकर सरकार बनायेंगे। अगर यही उनका खयाल है तो मैं निहायत अदब के साथ निवेदन करना चाहता हूं कि मेरा इसमें उनसे मतभेद है। आज सरकार ने रोडवेज अपने हाथ में ले लिया है और उसको चला रही है, उसमें कुछ खामियां हैं। उसमें कुछ सुधार के लिये, कुछ उन्नति के लिये कुछ सुझाव हैं, यह बातें तो समझ में आती हैं, मगर यह कह देना कि सरकार ने रोडवेज लेकर उन लोगों को परेशान किया है और यदि सरकार इनको न लेती और यह प्राइवेट ओनर्स के हाथ में रहती तो वह सड़कें बना देते और जाने क्या-क्या करते, यह बात तो मेरी समझ में नहीं आती और मैं समझता हूं कि कोई भी वह पार्टी जो इंडस्ट्रीज का राष्ट्रीयकरण करने की बात करती है, अपने आपको समाजवादी भी कहने का दावा करती है वह इस तरह की बात भी रखेगी, यह बात मुश्किल से समझ में आती है। उमाशंकर जी ने कहा कि ३-३ घंटे बसेज लेट चलती हैं। मुझे नहीं मालूम कि तीन-तीन घंटे बस लेट किस तरह चलती है क्योंकि मुझे बस से चलने का हमेशा मौका मिलता है बल्कि ज्यादातर बस से चलने का मौका रहता है और मेरा खयाल है कि पिछले साल के मुकाबिले इस साल उनमें कुछ उन्नति जरूर हुई है। यह सही है कि अभी भी उसके अन्दर और सुधारने की गुंजाइश है। रोडवेज के कर्मचारियों को यह समझाना चाहिये कि ७ बजे अगर किसी बस के चलने का समय है तो ७ बजे के माने ८ बजकर ५ मिनट नहीं होना चाहिये, कम से कम टरमिनस स्टेशंस पर तो उन्हें बिलकुल ठीक समय से चला देना चाहिये। बीच के स्टेशंस के लिये तो यह कहा जा सकता है कि नये मुसाफिर

आते हैं, उनको टिकट देने में कुछ देर हो जाय तो रास्ते के स्टेशंस के लिये तो दो चार दस मिनट देर हो सकती है लेकिन टर्मिनस स्टेशंस पर तो ठीक समय से ही गाड़ियों को चलना चाहिये। रोडवेज के कर्मचारियों के लिये समय की पाबन्दी का खयाल रखना बहुत आवश्यक है। यह मैं उनसे कहना चाहता हूं लेकिन मैं निश्चित रूप से इतना कह सकता हूं कि पिछले साल जो व्यवस्था थी उसके मुकाबिले में इस साल काफी उन्नति हुई है और इसमें काफी अन्तर पड़ा है। इस बात उमाशंकर जी ने और कही कि वह कहीं जा रहे थे। किसी हकीम जी के साथ कंडक्टर ने दुर्व्यवहार किया। गालिबन वह मंत्री जी के पास इसकी शिकायत लाना चाहते थे, लेकिन उसके पहले ही गोरखपुर के जनरल मैनेजर बीच में पड़े और कहा कि शर्मा जी के पास ले जाने की क्या जरूरत है। यह तो मैं ही इसका फैसला कर दूंगा जिसके बाद उन्होंने मंत्री जी से शिकायत नहीं की और अब ६ महीने हो गये उस पर कुछ कार्यवाही नहीं हुई। तो मैं यह कहना चाहता हूं कि ६ महीने के बाद उस शिकायत को जो कि वह उसी समय मंत्री महोदय के पास लाना चाहते थे इस प्रकार सीधे भवन में कहने के बजाय पहले ही मंत्री जी से कहे होते तो अधिक अच्छा होता। अगर कोई कंडक्टर या कोई कर्मचारी किसी के साथ दुर्व्यवहार करता है, ठीक आचरण नहीं करता है तो उसकी शिकायत करके उसका निराकरण कराना आवश्यक है। लेकिन गालिबन वह ६ महीने तक रास्ता देखते रहे और फिर आकर भवन में उसकी शिकायत की। मैं उनसे यह कहना चाहता हूं कि अगर कोई चीज उनके नोटिस में आई थी और उसका निराकरण नहीं हुआ था तो माननीय मंत्री जी से उन्हें कहना चाहिये था। एक बात की तरफ मैं और ध्यान दिलाना चाहता हूं। रिटर्न टिकेट्स अभी लोअर क्लास में चलते हैं। यह अच्छा होगा कि अपर क्लास में भी रिटर्न टिकट्स का प्रबन्ध कर दिया जाय। दूसरी बात यह है कि नई गाड़ियों में जो आपरेटिंग बाक्स लगे हुये हैं उनसे इतना शोर होता है कि तीन चार घंटे बस में बैठने के बाद सिर में दर्द होने लगे। इसलिये डिजिल इंजिन अलग करके पेट्रोल इंजिन लगा दिये जायं तो ज्यादा अच्छा होगा। इसके अलावा एकाध बात और कहना चाहता था लेकिन समय कम होने की वजह से संक्षेप में ही कहूंगा। और सब बातें तो हैं ही रोडवेज में पर जो ओवर हेड चार्जेज हैं वह बहुत ज्यादा है। इतने ज्यादा ओवर हेड चार्चेज होने से रोडवेज को बिजनेस लाइन पर नहीं चलाया जा सकता। जब राष्ट्रीयकरण होता है तो सरकार और जनता को इसमें तभी फायदा हो सकता है कि इसे बिजनेस लाइन पर चलाया जाय। लाल फीते की चीजें इसमें नहीं आनी चाहिये। ओवरहेड चार्जेज को कम करने की आवश्यकता है। इतना कहने के बाद मैं यह कहना चाहता हूं कि इस विभाग में इस अन्तरिम काल में जो कुछ सुधार हुआ है उसके लिये माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

*श्री गैंदा सिंह--माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मुझे यह देख कर बड़ा आश्चर्य और दुख हुआ कि माननीय परिवहन मन्त्री ने इस बजट पर दस्तखत कैसे किया होगा। मैं जानता हूं कि वह समानता के पुजारी हैं। मैं यह भी जानता हूं अगर मेरी याददाश्त ठीक है कि वह मंत्री होते हुये भी गाड़ी के तीसरे दर्जे में सफर करते हैं। यह सब होते हुये भी यह जो अभी झगड़ा राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण का खड़ा हुआ मैं समझता था कि कम से कम माननीय परिवहन मन्त्री जी को इसको स्पष्ट कर देना चाहिये था क्योंकि यह बजट उसको स्पष्ट करता है। इस बजट में एक करोड़ ४४ लाख की माँग है। माननीय वयोवृद्ध मिश्रजी ने अगर इसको पढ़ा होता तो उनकी समझ में आ गया होता कि किस तरह से सरकारीकरण और राष्ट्रीयकरण में भेद है। मैं उसको थोड़े शब्दों में दिखलाना चाहता हूं। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप की मेहरबानी जरूर चाहूंगा क्योंकि मामला बहुत टेढ़ा फंस गया है। यह एक करोड़ ४४ लाख का बजट है; मालूम नहीं कितनी जगहों पर यह फैला हुआ है। इस लिये थोड़ी सी रोशनी डालने की जरूरत

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री गेंदा सिंह]

पड़ेगी। मैं इसलिये आप से चाहूंगा कि आप थोड़ा सा वक्त मुझे दें। मैं इतना जरूर निवेदन कर दूं कि सरकारीकरण और राष्ट्रीयकरण में क्या भेद है, इस बजट के दो तीन आइटम पढ़ लेने के बाद समझ में आ जायगा कि क्या भेद है। रोडवेज संघटन में गजटेड पदों का स्थायी किया जाना। यह चीज बड़ी अच्छी है। २ लाख ९७ हजार रुपया इसके लिए खर्च किया जा रहा है इसलिये कि रोडवेज विभाग में जितने गजेटेड पद हैं उनको स्थायी कर दिया जाय। इसमें इस बात को स्वीकार किया गया है कि बड़ी बेचैनी है क्योंकि परमानेंट नहीं है। यह अनुभव किया जा रहा है कि अब वह समय आ गया है कि अब कम से कम गजेटेड पदों को स्थायी कर दिया जाना चाहिये। इस समय वर्तमान अस्थायी गजेटेड पदों में से निकट भविष्य में किसी भी पद के तोड़ दिये जाने की संभावना नहीं है। इसमें यह कहा गया है कि इस खर्चे को इस विभाग के खर्चे में कमी बेशी करके पूरा कर दिया जायगा। चूंकि इसमें कुछ है नहीं इसलिये मैं समझता हूं कि जिनके बूते पर यह विभाग चल रहा है उनको कम करके इन गजेटेड पदों को स्थायी किया जा रहा है। मैं कहता हूं कि माननीय परिवहन मन्त्री ने इस बजट पर दस्तखत कैसे किया। कहा गया था कि यह विभाग स्थायी किया जायगा। लेकिन जिनके बूते पर जिनकी कमायी पर यह सारा विभाग चलता है। उनसे कहा जाता है कि तुम ऊसर में मरो। किस तरह से यह विभाग चल सकता है उसी तरह से कृषि इंजीनियरिंग विभाग इसमें है। मैं नहीं जानता कि परिवहन मंत्री का इससे क्या सम्बन्ध है। खैर, सम्बन्ध हो या न हो वह पेश कर रहे हैं। मैं उनसे दरख्वास्त करना चाहता हूं कि उसमें भी साढ़े आठ सौ का एक पद, एक बारह सौ का और एक अठारह सौ का पद है, यह तीन गजेटेड पद स्थायी किये जा रहे हैं। मैं, माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन के माननीय सदस्यों से आपके द्वारा निवेदन करूंगा कि उनको तराई भावर के स्टेट फार्म को देखना चाहिये। मैंने नारायणदत्त जी की कृपा से उसको जाकर तीन चार दिन देखा और यह पाया कि अगर उत्तर प्रदेश की सरकार का व्योरा लिखा जाय इसमें सब से बड़ा काला धब्बा यही होगा। वहां पर आज भी मजदूर को कच्ची फांसी देने की प्रथा चली आ रही है। यह सुन कर आश्चर्य होगा कि कच्ची फांसी क्या होती है। यह मजदूरों ने खुद हमसे बताया कि कच्ची फांसी क्या है। मजदूरों का एक पी० इल० जी० का मुहकमा है। जब मैं उसके काम को देखने गया तो वहां एक बड़ी कड़ी लटकी हुई दिखायी दी पेड़ में। मैंने समझा कि शायद इसको पकड़ कर खेलते होंगे। लेकिन मजदूरों से पूंछने पर मालूम हुआ कि यही है कच्ची फांसी। उसमें नीचे वाला पैर छोड़ दिया जाता है, ऊपर से सर नीचा करके और सब नीचे सर हो जाता है तो मजदूर को कोड़े लगाये जाते हैं। मैं चाहूंगा कि इसकी इनक्वायरी हो और प्राविन्शयल लेबर ग्रुप को देखा जाय कि यह उत्तर प्रदेश के नाम पर काला धब्बा है या नहीं। उसके सम्बन्ध में कहने के लिये ज्यादा वक्त नहीं है, लेकिन एक चीज मैंने उसकी बतला दी।

इस उत्तर प्रदेश स्टेट एग्रिकल्चरल इंजीनियरिंग फार्म के १८००, १२०० और साढ़े ८ सौ रुपये तनख्वाह के गजेटेड आफिसर्स पर्मानेन्ट हो रहे हैं, लेकिन जो पी० एल० जी० के लेबरर्स हैं, जो १००, १५० मील से आते हैं उनके लिये क्या हो रहा है? कहा जाता है कि वहां बीज वगैरह का बड़ा अच्छा इन्तजाम होता है। काहे का बीज यह होता है? गन्ने का बीज? उसे कहां भेजा जा रहा है? गेहूं पैदा नहीं किया जाता, पैदा किया जाता है गन्ना। इन गजेटेड आफिसर्स को क्यों इनाम दिया जाता है? बराबर फीगर्स उठा कर आप देख लें। सन् १९५०-५१ में मुनाफा हुआ ७ लाख १७ हजार का, १९५१-५२ में ३ लाख ४९ हजार का और १९५२-५३ में १ लाख ९८ हजार का और उस १ लाख ९८ हजार में से १ लाख १३ हजार इन तीनों गजेटेज आफिसर्स की तनख्वाह पर खर्च किया जायगा।

हम यह उम्मीद कभी नहीं कर सकते थे कि वर्तमान परिवहन मंत्री जी इस पद पर बने रहें और इस विभाग में इस तरह की अव्यवस्था बनी रहे और लोगों को इस तरह की शिकायत बनी रहे। जैसा माननीय नारायणदत्त जी ने कहा, ये जो हजारों की तादाद में ड्राइवर्स, कंडक्टर्स हैं इनमें से कितने के पास रहने को मकान का ठिकाना है, खाने का ठिकाना है और पहनने का ठिकाना है? इन तीनों ठिकानों के लिये अगर आप गारन्टी करते, उनकी नौकरी के लिये गारन्टी देते तो ज्यादा अच्छा होता बजाय इसके कि आप इन आफिसर्स को पर्मानेंट करने जा रहे हैं। उपाध्यक्ष महोदय, अगर वर्कर्स को यह मालूम हो जाय कि उनकी नौकरी जाने वाली नहीं है तो इस विभाग की आमदनी अवश्य बढ़ेगी।

मैं माननीय परिवहन मंत्री जी की तवज्जह मितव्ययिता की तरफ भी दिलाना चाहता हूं। हर रीजन में एक जनरल मैनेजर है। ८ रीजन्स हैं। फिर एक एक रीजनल मैनेजर होता है और हर डिपो पर एक डिपो सुपरिंटेंडेंट होता है। मैं समझता हूं कि एक ही जनरल मैनेजर से काम चल सकता है और हर रीजन में जनरल मैनेजर के स्थान पर रीजनल मैनेजर ही काम चला सकता है। अगर ऊपर से एक्नामी की जाय तो बचत ज्यादा हो सकती है।

मैं मंत्री जी से यह भी जानना चाहूंगा कि जो स्टाफ होता है उसकी छमाही देखभाल किसी तरह से होती है। यह देखभाल पुराने जमाने में भी होती थी। यह सवाल मैं कृषि इंजीनियरिंग विभाग के बारे में भी करता हूं। मेरी जहां तक जानकारी है जब से यह डिपार्टमेंट बना है इसके स्टाफ की देखभाल का कोई तरीका ही नहीं है। जब पी० ए० सी० की रिपोर्ट आयेगी तो मैं समझता हूं कि बड़े—बड़े भेद खुलेंगे। अगर माननीय मंत्री जी वास्तव में मितव्ययिता करना चाहते हैं तो सब से पहले उनको इस बात का इन्तजाम करना चाहिये कि धन का बटवारा किस प्रकार से हो सके, किस प्रकार से निचले लोगों को भी हिस्सा मिल सके। यह नहीं कहता कि ऊपर वालों की तनख्वाहें यह सरकार कम कर दे और नीचे वालों को उसे बांट दे। ऐसा तो मैं सोच भी नहीं सकता।

हरिश्चन्द्र जी ने कहा कि मदन मोहन जी को कुछ गलतफहमी हो गई है। मैं कहता हूं कि उनको बिल्कुल गलतफहमी नहीं हुई है जिस वक्त वह वहां बैठेंगे तो वह कुछ ऐसा काम करेंगे जो उनकी बात को स्पष्ट कर देगा। लेकिन वैसा इस वक्त नहीं हो सकता। माननीय मंत्री जी से मैं निवेदन करता हूं कि वह इन बातों की तरफ निगाह दौड़ायें। निगाह दौड़ायेंगे तो राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण की बात साफ साफ खुल जायगी।

मैं मुसाफिरों के सम्बन्ध में दो एक बातें कह देना चाहता हूं। यह शिकायत आम है कि गाड़ियों में जगह नहीं मिलती। जो टरमिनस स्टेशंस हैं उनमें तो जगह मिल जाती है, लेकिन जो बीच वाले स्टेशंस हैं मैंने देखा है कि वहां जगह नहीं मिलती। इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिये। यह बहुत बड़ी कमी है। इमारतों में जो कुछ खर्च होता है मैं समझता हूं कि उस पर कड़ी निगाह होनी चाहिये। मेरे अपने यहां इतना बढ़िया प्रबन्ध होते हुये भी सोये हुये एक चौकीदार को सांप ने काट लिया। इतनी सफाई और रोशनी का प्रबन्ध तो कम से कम होना ही चाहिये कि जिससे लोग कुछ सुविधा पा सकें। शिकायतों के रजिस्टर में रोशनी के लिये लिखा गया लेकिन उसका आज तक बन्दोबस्त नहीं हो सका। तो जब मैं यह देखता हूं कि रोडवेज का बन्दोबस्त एक ऐसे मिनिस्टर के हाथ है जो थर्ड क्लास में चलता है तो शिकायत मुझे होती है। अगर फर्स्ट क्लास में चलने वाले मिनिस्टर के हाथ में यह बन्दोबस्त होता तो मुझे कोई कतई शिकायत नहीं होती, लेकिन

[श्री गेंदा सिंह]

जो थर्ड क्लास में चलता है और उसको इस बात की खबर न हो तो आश्चर्य है। अगर उनको खबर न हो तो फिर मैं यह कहूंगा और बहुत दब कर कहूंगा कि यह जगह माननीय मंत्री जी के लायक नहीं है। मैं माननीय परिवहन मंत्री जी से बड़ी आशा रखता हूं इसलिये मैंने यह कहा। अगले वर्ष फिर जब बजट आयेगा तो हम देखेंगे कि मंत्री जी ने उन नानगजेटेड लोगों के लिये क्या किया जो दिलजान से आपके यहां काम करते हैं। अगर मंत्री जी राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण के भेद को बदल सकें तो हम से ज्यादा खुशी किसी को नहीं होगी। इतनी बात कहते हुये मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि उन बदकिस्मत लोगों की ओर जो सरकारी फार्मों में काम करते हैं उन पर ध्यान दिया जाय या उनके लिये कोई इन्क्वायरी कमेटी बिठायी जाय जिनके लिये इस उत्तर प्रदेश के नाम पर एक बहुत बड़ा धब्बा है।

श्री सूर्य प्रसाद अवस्थी (जिला कानपुर)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस समय सदन के सामने जो आय-व्ययक का लेखा पेश है वह यदि दोनों को साथ ले लिया गया होता यानी २९-४७ को तो ज्यादा अच्छा होता। लेकिन माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में यह कहा कि कुछ लोग २९ पर भी कहना चाहेंगे तो मैं उनको भी उत्तर दे दूंगा। मैं इन दोनों पर न कह कर केवल संक्षेप में कुछ बातें उनके सामने रखना चाहता हूं। इसमें कोई शक नहीं है कि बसेज के ऊपर काफी रुपया खर्च किया गया और इसमें भी शक नहीं है कि उनके कार्य में वृद्धि हुई, लेकिन एक बात इस रिपोर्ट को देखने से, हम ऐसे लोगों को जो एक ऐसी जमात में काम करते हैं, या एक ऐसी जमात से आते हैं जिसको मजदूर या श्रमिक कहते हैं इस रिपोर्ट को पढ़ने के बाद कोई भी बाहरी आदमी यह नहीं समझता कि इस विभाग में श्रमिकों का क्या स्थान है। केवल यह कह देना कि यह कंटीन खुला या केवल यह कह देना कि हड़ताल मैच हुआ यह कोई लाभदायक बात नहीं है। मजदूर समाज के लिये तीन चीजों की आवश्यकता है। पहली यह कि जो उनको मजदूरी मिलती है उसकी सुरक्षा होना। दूसरी आवश्यकता उनकी होती है कि जिस स्थान पर वह हों उसका स्थायी होना। तीसरी आवश्यकता उनको यह होती है कि उनके रहने के लिये स्थान। यह तीन चीजें उनके लिये यदि नहीं हैं तो उनसे यह आशा करना कि वह अपना काम एफिशियन्सी से करेंगे यह मुश्किल चीज है, हालांकि रोडवेज के मंत्री महोदय ने स्वयं माना है कि इस विभाग के मजदूरों ने योग्यता और मेहनत के साथ काम किया है। मैं माननीय मंत्री जी से यह प्रार्थना करूंगा कि यदि वह चाहते हैं कि इस विभाग में वृद्धि हो और यदि वह चाहते हैं और जैसा उन्होंने कहा कि हमारे यहां टायर के खर्चे में कमी हुई और बसेज में ब्रेकेज कम हुए और उन्होंने यह भी कहा कि आमदनी भी बढ़ी; अगर यह सब बातें सही हैं तो उस मजदूर जमात के लिये जिसने यह वृद्धि की उसके लिये आपने क्या किया? उनके लिये निर्माण कार्य को ही ले लीजिये। किसी को यह नहीं मालूम कि हर एक मजदूर के लिये मकान बनाया जायगा। किसी को यह नहीं मालूम कि उन मजदूरों को जो इन कार्य को करते हैं स्थायी किया जायगा। किसी को यह नहीं मालूम कि जो कार्य वह करते हैं उनको भी उसमें से कुछ मिलेगा। यह सब बातें ऐसी हैं कि जिन पर विचार करने की जरूरत है। मुझे तो आश्चर्य इससे भी अधिक होता है कि सरकारी कल कारखानों में काम करने वाले मजदूरों के लिये कोई अधिकार नहीं है। न उनके लिये कोई नियम या उपनियम हैं। मुझे इससे भी अधिक आश्चर्य होता है कि उनके ऊपर कोई लेबर कानून भी लागू नहीं है। अगर हैं तो वे उन अफसरों के हाथ में हैं जो कि उनकी बातों को सुनते भी नहीं हैं। इसमें शक नहीं कि माननीय मंत्री जी गांधीवादी विचारधारा के आदमी हैं और उन्होंने अपने यात्रियों की सुविधा के

इन्तजाम के लिये रीजनल कमेटियां भी बनाई हैं जिन पर विचार भी हर तीसरे महीने हुआ करता है। लेकिन मुझे आश्चर्य होता है कि एक भी ऐसी कमेटी नहीं है जिसमें मजदूरों की कठिनाइयों के बारे में विचार हो। अगर हो तो हमें माननीय मंत्री जी बतलावें। क्या मैं यह जान सकता हूं कि कहीं पर इस बात का भी प्रबन्ध किया गया है कि इतना मुनाफा होने के बाद उन्होंने मजदूरों के लिये कहीं आसानी से जाने के लिये पासों का प्रबन्ध किया है? मुझे मालूम हुआ, नहीं। क्या मैं यह जान सकता हूं कि कहीं पर इस बात का प्रबन्ध किया गया है कि उनके परिवार के लोग एक जगह से दूसरी जगह जाने में कुछ सुविधा पावें? मुझे मालूम हुआ है, नहीं। मैं समझता हूं कि उनके बरतनों के लिये भी कोई प्रबन्ध नहीं है सिवाय कुछ बड़ी जगहों के। कानपुर में रेलवे स्टेशन के पास जो जगह है वह इतनी गन्दी है कि मैं प्रार्थना करूंगा कि माननीय मंत्री जी वहां जाकर देखें तो वहां मंत्री जी जैसे कर्मठ नेता भी खड़ा होना पसन्द नहीं करेंगे। जहां बहुत सी चीजों को एक दूसरे के साथ तुलना की गई है वहां मंत्री जी ने यह नहीं बतलाया कि प्राइवेट बस चलाने वालों की गाड़ी में कितने ब्रेकेज होते हैं या उनके टायर और ट्यूब कितने दिन चलते हैं। अगर ऐसी तुलना हुई होती तो हम समझते कि हमारे राष्ट्रीयकरण में कुछ लाभ हुआ है। इस बात को भी तुलना हमारे सामने नहीं की गई है कि रेलवे और बस के किराये में कौन कम है। कानपुर और लखनऊ की तो मैं कह सकता हूं कि बस का किराया ज्यादा है। इसलिये इस राष्ट्रीयकरण से जनता का क्या लाभ?

एक प्रश्न यह उठता है कि अभी आपने कहा है कि हमारे वे साधारण मजदूर जिनको ड्राइवर या कन्डक्टर कहते हैं वे जल्दी जल्दी अलग होते हैं या किये जाते हैं जिसका कारण यह ही होता है कि आप कहते हैं कि या तो वे लोग रुपया ले लेते हैं या टिकट में गड़बड़ी कर देते हैं, और यही इस रिपोर्ट में कहा गया है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि आप नियम बनावें कि जो यात्री बिना टिकट चलता हुआ पाया जावेगा उससे दुगुना किराया लिया जायगा। तो इससे ड्राइवरों और कनडक्टरों पर इल्जाम कम हो जावेंगे और हम जैसे लोग भी सफर करने वाले बिना टिकट नहीं चलेंगे।

जहां तक गजेटेड अफ़सरों को परमानेंट करने आप जा रहे हैं तो आप इससे नान-गजटेड अफसरों के बीच में खाई पैदा करेंगे। वास्तव में नानगजेटेड ही आपकी आमदनी का जरिया हैं। इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि ३३ परसेंट नानगजेटेड को भी परमानेंट किया जाय ताकि एक दूसरे में मेल और सहयोग रहे।

श्री गज्जू राम (जिला झांसी)--माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपके द्वारा मैं माननीय मन्त्री जी को बधाई देता हूं और हम लोगों के सामने उन्होंने जो अनुदान रक्खे हैं, मैं उनका समर्थन करता हूं।

श्रीमन्, मुझे आज बड़े दुःख के साथ कहना पड़ता है और ऐसा मालूम होता है कि हमारी सरकार को झांसी जिला बजट बनाते वक्त याद ही नहीं रहा। मैं आपके द्वारा माननीय मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करता हूं कि यहां पर माननीय सदस्यों में से किसी ने मोटर के बारे में कहा, किसी ने कन्डक्टरों के बारे में कहा और किसी ने बर्तन और भोजनालयों के बारे में कहा तथा कुछ माननीय सदस्यों ने स्टेशन वगैरा की मांग की, लेकिन मैं माननीय मन्त्री जी से स्वयं बसों की मांग करता हूं। मुझे आशा नहीं है कि जब स्टेशन और भोजनालयों के बारे में इस सदन में इतनी आवाजें उठाई जा रही हैं, तो हमारे जिले के लिए बसेज मिल जायेंगी। श्रीमन्, झांसी जिला एक ऐसा जिला है, जिसने १८५७ में आजादी की लड़ाई अंग्रेजों के साथ लड़ी, तथा हमेशा झांसी जिला आजादी की लड़ाई में अग्रसर रहा। श्रीमन्, अंग्रेजों की सदा यही धारणा रही कि इस ऐसे क्रान्तिकारी जिले की किसी तरह भी आगे न बढ़ने दिया जाय और उनकी धारणा

[श्री गज्जू राम]

सफल रही। हम झांसी जिले के निवासी जब यह सोचते थे तो ईश्वर से प्रार्थना करते थे कि हमारी स्वतंत्रता शीघ्र से शीघ्र हमारे देश में आये, जिससे झांसी जिला भी और दूसरे जिलों के साथ मिल सके। श्रीमन्, झांसी जिला ऐसा वंचित रखा गया है कि न तो वहां उद्योगशीलता है और न वहां शिक्षाशीलता और न किसी तरह उसको उन्नतशील ही बनाया जा रहा है। मैं आपके द्वारा माननीय मन्त्री जी से यह प्रार्थना करूंगा और जोरदार शब्दों में प्रार्थना करूंगा, कि शीघ्र से शीघ्र वहां बसें लाने की कृपा की जाय। श्रीमन्, दूसरे जिलों के लोग तो अपने-अपने जिलों में जो नकलीं बसों के द्वारा होती हैं, उनको बताते हैं, लेकिन मैं तो बसों को ही मांगता हूं। वहां के निवासी कहते हैं कि सरकार ने जब प्रान्त में रोडवेज बसें रक्खी हैं, तो फिर झांसी का जिला कैसे वंचित रक्खा जा रहा है। मैं इतना ही कह कर माननीय मन्त्री जी से झांसी जिले में बसेज ले जाने के लिए गुजारिश करूंगा।

श्री देवकीनन्दन विभव (जिला आगरा)—उपाध्यक्ष महोदय, आज विरोधी पक्ष की ओर से जो भाषण मैंने इस सदन में सुने उससे मेरे हृदय में एक विचार उत्पन्न हुआ और मैं समझा कि विरोधी पक्ष के लोग शायद अभी तक यह नहीं समझे हैं कि उनका कार्यक्रम क्या है, यह उनको अभी स्पष्ट नहीं है। आज जब मैं इस सदन में अपने मित्रों से राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण की परिभाषा सुनता हूं तो मुझे आश्चर्य होता है। मैं अपने मित्रों से कहूंगा कि इस सदन में राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण का जो भेद उन्होंने उपस्थित किया है वह भेद श्री जय प्रकाश जी और आचार्य नरेन्द्रदेव जी के सामने उपस्थित करें और इसे स्पष्ट करें। लोहिया जी ने एक दफा कहा था कि मार्क्सिज्म (Marxism) प्लस गांधी जी की टेक्निक is equivalent to हेपोक्रेसी। मैं उन भाइयों से निवेदन करना चाहता हूं कि आज तो कुछ ऐसा प्रतीत होता है कि Hypocratic theory plus hypocratic means are equivalent to total hypocracy. जो समाजीकरण की बात की जाती है, मुझे तो आज उपाध्याय जी की बात सुन कर बहुत आश्चर्य हुआ। मैं उनसे बहुत दिनों से परिचित हूं। मुझे खेद है कि इस समय वे भवन में उपस्थित नहीं हैं लेकिन मैंने उन्हें जो राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण का भेद उपस्थित करते हुए देखा तो मुझे बड़ा खेद हुआ। मैं तो उनसे यही निवेदन करना चाहता हूं और आज इस सदन के भाषणों को सुन कर मेरा यह निश्चय हुआ कि वास्तव में हमारा जो यह कहना है कि समाजवादी पार्टी के पास अपना कोई कार्यक्रम नहीं है जिसको कि वह कांग्रेस के कार्यक्रम के सम्मुख रख सके, उसकी पुष्टि हुई। मैंने एक बार भाई नारायण दत्त जी को यह कहते हुए सुना कि बम्बई के व्यापारियों ने उनको इसका नेतृत्व करने के लिए आह्वान किया है कि ये सेल्स टैक्स के विरुद्ध में जो आन्दोलन चलने वाला था उसका नेतृत्व करें। मैं समझता हूं कि बहुत सी बातें जब समाजवादी भाई इस सदन में कहते हैं तो वस्तुतः वे समझते ही नहीं कि जो वह कह रहे हैं उसका मतलब क्या है, उसका तात्पर्य क्या है।

अब, उपाध्यक्ष महोदय, बस यातायात का जो समाजीकरण या राष्ट्रीयकरण हमारी सरकार ने किया वह ऐसा राष्ट्रीयकरण था जिसका कि समर्थन मेरे खयाल से सब ओर से होना चाहिए था। कांग्रेस की नीति नेशनलाइजेशन (राष्ट्रीयकरण) के सम्बन्ध में क्या है वह बहुत स्पष्ट है। वह उन आधारभूत कार्यों का समाजीकरण करना चाहती है जिस से व्यक्तिगत कार्य, एक व्यक्ति के इनिशिएटिव में कोई बाधा न पड़े। ऐसे बहुत से अनेक कार्य पड़े हुए हैं, जो आधारभूत बेसिक इन्डस्ट्रीज के हैं उनका समाजीकरण किया जाय। यातायात सभी देशों में मैं जानता हूं कि समाजवादी देश पहले जो चीज करना चाहते हैं वह यही कि यातायात का यानी ट्रांसपोर्टेशन का समाजीकरण हो और कांग्रेस ने उस सिद्धांत को केवल कहा ही नहीं बल्कि उसे कार्य रूप में भी करके दिखलाया। मुझे तो आश्चर्य हुआ जब उपाध्याय जी ने यह कहा था कि कुछ सड़कों को शुरू में लेना चाहिए, और जब उनका कार्य पूरी तरह से अच्छी तरह से चलने लगे तब दूसरी सड़कों को लेना चाहिए। यही बात, जब कांग्रेस कहती है कि भाई थोड़े से

व्यवसायों को, थोड़े से कार्यों को लेकर नेशनलाइज करना चाहिए, और फिर उसमें सफलता प्राप्त करने के बाद दूसरी चीजों को नेशनालाइजेशन के लिए लेना चाहिए तो विरोधी पक्ष से आवाज आने लगती है कि यह तो रिऐक्शनरीज की बेंचेज हैं और यह तो प्रगति करना ही नहीं जानते। तो आज जो कुछ विरोधी पक्ष कहे वह प्रगतिशील है। मालूम यह होता है कि हमें प्रगतिशीलता की परिभाषा ही बदलनी पड़ेगी। खैर, ये इस सम्बन्ध में इस समय अधिक नहीं कहना चाहता।

यह अनुदान केवल एक यातायात के सम्बन्ध में नहीं है, बल्कि कुछ और चीजें भी उसमें जुड़ी हुई हैं, और मैं खास तौर से माननीय मन्त्री जी का और सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि जब हमारे रिफ्यूजी भाई आये थे, इस देश में उसके लिए हमें सहानुभूति के साथ मदद करनी थी। बड़े-बड़े शहरों में और बड़ी-बड़ी मुख्य-मुख्य सड़कों पर उनके लिए लकड़ी की दुकानें बनवायी गयीं, लेकिन आज इस बात की आवश्यकता है कि उन दुकानों से जो गन्दगी है, और उनसे जो यातायात में रुकावट पैदा हो गयी है, उसको दूर किया जाय। और उनके स्थान में नये पक्के स्थान बनाये जायं। मुझे खुशी है कि लखनऊ में अमीनाबाद के कुछ हिस्से से यह गन्दगी दूर की गयी है और मुझे विश्वास है कि बहुत जल्दी बाकी अमीनाबाद का हिस्सा भी साफ कर दिया जायगा। इसी तरह से आगरे में जो मुख्य मुख्य बाजारों में खास तौर से हास्पिटल रोड और रावतपाड़ा ये दो मुख्य बाजार हैं, जिनमें लकड़ी की दूकानों की वजह से गन्दगी है, इस गन्दगी को दूर किया जाय।

साथ ही मैं मन्त्री जी का ध्यान एक तरफ और दिलाना चाहता हूं और वह यह है कि उनका वादा बहुत दिनों से है कि आगरा में सिटी बस सर्विसेज लायेंगे। यह उनका वादा बहुत पुराना है, उसके लिए नोटिफिकेशन भी हो चुका है लेकिन मुझे पता नहीं है कि क्या कारण है कि वह अभी तक प्रचलित नहीं हुई। आगरा एक बहुत बड़ा शहर है। एक मुहल्ले से दूसरे मुहल्ले बहुत काफी दूरी पर हैं। कुछ सड़कें छोटी अवश्य हैं, जहाँ बसें नहीं चल सकती हैं, लेकिन दो सड़कें तो वहाँ ऐसी हैं जहाँ बसें चलनी चाहिए। मुझे आशा है कि माननीय मन्त्री जी अब उस पर जल्द से जल्द सिटी बस चलाने की कोशिश करेंगे। इन शब्दों के साथ मैं माननीय मन्त्री जी को बधाई देता हूं और मुझे विश्वास है कि यातायात के सम्बन्ध में जो थोड़ी बहुत शिकायतें हैं, उन पर भी माननीय मन्त्री जी ध्यान देंगे और उनको दूर करने का प्रयत्न करेंगे।

श्री राजनारायण (जिला बनारस)--माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस सवाल को लेकर इस सदन मे कुछ सैद्धान्तिक फन्डामेंटल बातें भी सामने आयीं। मैं उन्हीं को सदन के सामने रखना चाहूंगा क्योंकि जब दिमाग में उसूलों के बारे सफाई नहीं होती तो गलत कदम उठा करते हैं। माननीय देवकीनन्दन जी विभव और आजमगढ़ के हमारे पंडित जी ने और दो एक भाई सीतापुर के हैं उन्होंने सरकारीकरण और राष्ट्रीय करण की काफी चर्चा की। मैं उनसे विनम्र निवेदन करना चाहूंगा और साथ ही साथ इस सदन से कि स्टेट और गवर्नमेंट दोनों एक शब्द नहीं हैं। क्या इन दोनों के अलग अलग माने होते हैं या नहीं? क्या राष्ट्र और सरकार दोनों एक ही चीज है? अगर यह दोनों एक ही चीज नहीं है तो जिस तरह से यहाँ मोटर रोडवेज की व्यवस्था के राष्ट्रीयकरण और समाजीकरण की बात कही जा रही है वह गलत है। अगर यही राष्ट्रीयकरण है, अगर यही समाजीकरण है तो सरकारीकरण के क्या माने होंगे? या तो उनको साबित करना चाहिये कि राष्ट्र और सरकार में फर्क नहीं है। अगर वह स्टेट और गवर्नमेंट में कोई फर्क नहीं करते तब तो उनके तर्क में दम मालूम होता है और वह इसी को कहेंगे कि यही सरकारीकरण है और यही राष्ट्रीयकरण है और उनके यहाँ सरकारीकरण और राष्ट्रीयकरण में कोई भेद नहीं है। माननीय मन्त्री जी चूंकि यहाँ हैं इसलिए मैं एक बात पहले ही साफ कर दूं कि जहाँ तक उनके व्यक्तित्व

[श्री राजनारायण].

का सवाल है, हमारी विरोधी पार्टी में किसी भी सदस्य को उनके व्यक्तित्व पर कोई आपत्ति नहीं है, या यह कि वह मन्त्री न रहें, मगर जब केवल ट्रांस्पोर्ट डिपार्टमेंट ही उनके जिम्मे कर दिया गया है, और जो ट्रांस्पोर्ट विभाग पर एक मन्त्री महोदय पूरे रूप में रक्खे गये हैं, इस बात पर हमारा सख्त आपत्ति है। अगर उनको इस प्रदेश का मुख्य मन्त्री बना दिया जाय, तो निजी तौर से मुझे बड़ी प्रसन्नता होगी, क्योंकि उनकी काबलियत में, उनके त्याग में और उनकी तपस्या में इस सम्मानित सदन के जितने माननीय सदस्य हैं, वह एकमत हैं और किसी को कोई सन्देह नहीं है।

तो, श्रीमन्, मैं यह कहना चाहता हूं कि राष्ट्रीयकरण जो होता है, उसमें ब्युपिल, राष्ट्र और जनता का घनिष्ट सम्बन्ध होता है। नैशनलिटी प्लस ब्युपिल बराबर है नेशन के . . .

श्री शिवनारायण---प्वाइन्ट आफ आर्डर, सर, यहां पर राष्ट्रीयकरण और नेशनलाइजेशन की जो प्रोसिंग हो रही है, उसका अनुदान से कोई सम्बन्ध नहीं है।

श्री उपाध्यक्ष---चूंकि राष्ट्रीयकरण का जिक्र आया है, इसलिए माननीय सदस्य उसपर अपनी राय दे सकते हैं।

श्री राजनारायण---श्रीमन्, बड़ा अफसोस है कि ऐसे लोगों को मौका मिल जाता है, एक प्वाइन्ट आफ आर्डर पर।

तो मैं बड़े गम्भीर विषय पर विचार कर रहा था।

श्री शिवनारायण---उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपसे दरख्वास्त करूंगा कि माननीय नेता विरोधी दल से यह शब्द वापस कराये जायं, कि ऐसे लोगों को मौका दे दिया जाता है बोलने के लिए। उनके यह शब्द जंचते नहीं हैं। मैं आशा करता हूं कि वे इन शब्दों को वापस लेंगे।

श्री वीरेन्द्रनाथ मिश्र (जिला हरदोई)---प्वाइन्ट आफ आर्डर, सर, क्या किसी माननीय सदस्य के लिए इन शब्दों का उपयोग करना कि ऐसे लोगों को बोलने का मौका दे दिया जाता है, पार्लियामेंटरी है।

श्री उपाध्यक्ष---राजनारायण जो ऐसे शब्दों का उपयोग न करें, तो अच्छा है।

श्री राजनारायण---श्रीमन्, मैं यह निवेदन करूंगा कि पहले हम राष्ट्रीयकरण के अर्थ को समझ लें। जब तक हम उसका मतलब नहीं समझेंगे तब तक इस सदन में इस तरह के वाद-विवाद होते रहेंगे।

श्री महावीर प्रसाद शुक्ल (जिला इलाहाबाद)---प्वाइन्ट आफ आर्डर, सर, माननीय विरोधी दल के नेता ने वह शब्द वापस नहीं लिये, जिसके लिए माननीय उपाध्यक्ष ने आदेश दिया।

श्री उपाध्यक्ष---मैंने उनसे यह कहा है कि ऐसे शब्दों का उपयोग न करें।

श्री शिवनारायण---उपाध्यक्ष महोदय, मेरी आपत्ति है कि उन्हें यह शब्द वापस लेने चाहिए।

श्री उपाध्यक्ष---यह तो माननीय सदस्य की भलमनसाहत पर निर्भर करता है।

श्री राजनारायण---उपाध्यक्ष माननीय महोदय, मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूं कि प्वाइन्ट आफ आर्डर हमें समझना चाहिए कि प्वाइन्ट आफ आर्डर क्या होता है। इसलिए मैं आप से निवेदन कर देना चाहता हूं कि जब तक इस सदन के सदस्य प्वाइन्ट आफ आर्डर के

अर्थ न समझें, तब तक प्वाइन्ट आफ आर्डर न उठाया करें। इस सदन में एक उचित परम्परा और एक स्वस्थ परिपाटी कायम होनी चाहिए। मैं निहायत अदब के साथ अर्ज करना चाहता हूं कि इस सदन में माननीय रामनारायण त्रिपाठी ने यह बात उठायी थी और माननीय अध्यक्ष ने भी यह कहा था कि प्वाइन्ट आफ आर्डर समझ करके उठायें, तो ठीक है। मैं अपने को भी उसमें गिनता हूं। अगर हम कोई ऐसा प्वाइन्ट आफ आर्डर उठाते हैं तो हमारी गलती है।

श्री महावीर प्रसाद शुक्ल––उपाध्यक्ष महोदय, यह विषयगत हो रहा है।

श्री उपाध्यक्ष––माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें।

श्री राजनारायण––तो मैं आपके द्वारा इस सदन से निवेदन करना चाहता हूं कि जो आबजेक्शन की बातें यहां रक्खी जा रही हैं, उन पर हम विचार करें। और जब हम उन पर विचार नहीं करेंगे, उनको गहराई से नहीं समझेंगे, तो हमारे निर्णय में गलतियां हो जाया करेंगी। इसीलिए मैंने पहले दो शब्द रखे 'देश' और 'सरकार'। जैसा कि हमारे कुछ सम्मानित सदस्यों ने अपने उद्गार व्यक्त किये कि राष्ट्र की सरकार है, जनता ने सरकार को चुना है, मैं सम्मानित सदस्यों से निवेदन करूंगा कि अगर जनता के जरिये चुन करके कोई सरकार बन जाय और उस सरकार के मंत्रीगण अपनी तनख्वाह दस हजार रुपये महीने कर लें, तो क्या वह राष्ट्रीयकरण होगा। अगर जनता के जरिये चुनी जाने वाली कोई सरकार तमाम अधिकारों को जनता से छीन कर, संचित कर, सरकार में सन्निहित करलें, तो क्या जितने कानून होंगे, वह राष्ट्र के हित में होंगे? और, श्रीमन्, जनता के द्वारा बालिग मताधिकार पर चुनी जाने वाली सरकार के अगर तमाम कार्य राष्ट्र के हित में हों, राष्ट्रीयकरण की कसौटी पर खरे हों, तब मैं आप से निहायत अदब के साथ कहना चाहता हूं कि फिर पुनर्निर्वाचन की व्यवस्था कतई नहीं हो सकती, उस सरकार के हटाये जाने की व्यवस्था नहीं हो सकती। माननीय दिवकीनन्दन विभव ने हमसे कहा कि हम आचार्य नरेन्द्रदेव जी, जय प्रकाश जी से राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण के विभेद को समझें। बड़ी खुशी हुई, माननीय दिवकीनन्दन विभव जी हमसे आचार्य जी से यह विभेद समझने की हिदायत कर रहे हैं। लेकिन मैं विनम्रता के साथ उनसे निवेदन करूंगा कि वे अपने को वस्तुस्थिति से बहुत दूर न ले जायं। जिस समय मोटर आपरेटर्स की कान्फ्रेंस आज से चार वर्ष पूर्व आगरा में हुई थी उस वक्त जय प्रकाश जी ने बहुत ही ऊंची आवाज से यह नारा बुलन्द किया था कि उत्तर प्रदेश की सरकार द्वारा जो इस समय मोटर ट्रांस्पोर्ट की व्यवस्था हो रही है वह राष्ट्रीयकरण और समाजीकरण से लाखों कोस दूर है। श्रीमन्, जय प्रकाश जी ने कान्फ्रेंस का उद्घाटन करते हुए यह बयान दिया था कि जिस व्यवस्था से जनता का सीधा सम्बन्ध न हो, जिस व्यवस्था से जनता लाभान्वित न हो, जिस व्यवस्था से मीन्स आफ प्रोडक्शन, मीन्स आफ एक्सचेंज, मीन्स आफ डिस्ट्रीब्यूशन अर्थात् उत्पादन की व्यवस्था, विनियमन की व्यवस्था, वितरण की व्यवस्था का राष्ट्रीयकरण न हो, वह राष्ट्रीयकरण से समाजीकरण से कोसों दूर है।

एक सदस्य––माननीय सदस्य अंग्रेजी भाषा में बोल गये हैं। सदन की भाषा हिन्दी है।

श्री राजनारायण––जब तक यह व्यवस्था न हो तब तक कोई काम नहीं हो सकता है। श्रीमन्, राष्ट्रीयकरण का नाम लेकर हमारे सदन के कुछ सम्मानित सदस्य बहुत ही प्रफुल्लित होते हैं। पता नहीं, वे अपने को धोखे में रखना चाहते हैं या समाज को धोखे में रखना चाहते हैं। वे राष्ट्रीयकरण के अर्थ को समझ लें कि जब तक उसके मुनाफे के वितरण में, उसके मुनाफे के लाभ में और उसके इन्तजाम में जनता को गवर्नमेंट नहीं रखेगी, तब तक वह व्यवस्था राष्ट्रीयकरण की व्यवस्था नहीं हो सकती। हिटलर ने क्या किया था? अगर यहां की

[श्री राजनारायण]

व्यवस्था से और हिटलर को व्यवस्था से तुलना की जाय तो हिटलर की व्यवस्था जहां तक कि उत्पादन के बारे में थी, मिलों के बारे में थी, यहां की व्यवस्था से कई गुना अच्छी थी। श्रीमन्, मुझे अफसोस के साथ सुनना पड़ता है कि यहां समाजीकरण और सरकारीकरण में कोई फर्क नहीं रखा गया। समाजीकरण और सरकारीकरण में बिलकुल बुनियादी फर्क है। युगोसलाविया एक छोटा सा मुल्क है। युगोसलाविया में, श्रीमन्, यह स्लोगन (नारा) लिख दिया गया है कि 'गवर्नमेंट ओनरशिप इज दि लोयस्ट फार्म आफ सोशलिज्म'। आज वहां पर वहीं की सरकार कहती है कि अगर हर व्यवस्था में गवर्नमेंट अपना आधिपत्य, अपना मालिकाना हक रखेगी तो समाजवादी व्यवस्था नहीं होगी। श्रीमन्, मैंने यहां पर कुछ दिन पहले जमींदारी उन्मूलन व्यवस्था के सम्बन्ध में समाजीकरण और राष्ट्रीयकरण के विभेद को बतलाते हुए डाल्टन के एक वाक्यांश को उद्धृत किया था और मैंने स्पष्ट बतला दिया था कि डाल्टन ने कहा था कि टर्म्स आफ कैंसो अगर वही हों जो कि एक जमींदार रखता है तो जमींदारी के उन्मूलन की व्यवस्था फार्स (ढोंग मात्र) होगी। जो 'हिपोक्रीसी' का शब्द उन्होंने कहा, मैं कहता हूं कि आज उत्तर प्रदेश में जो ट्रांस्पोर्ट की व्यवस्था है, उस व्यवस्था को समाजीकरण कहना, उसके साथ बलात्कार करना है, समाजीकरण के शब्द को पूरे-पूरे तरीके से कुंठित करना है, उसको कुचलना है, उसको नष्ट करना है, और बुद्धि विभ्रम पैदा करना है। मैं माननीय देवकीनन्दन विभव से निवेदन करूंगा कि वही सोचें।

श्री मदनमोहन उपाध्याय--माननीय उपाध्यक्ष महोदय, हमारे जब विरोधी दल के नेता बोल रहे थे तो कुछ माननीय सदस्यों ने प्वाइण्ट आफ आर्डर उठा कर हमारे नेता की बेइज्जती करने की कोशिश की। मैं आपके द्वारा माननीय सदस्यों को यह बता देना चाहता हूं कि हमें भी उसी तरह प्वाइण्ट आफ आर्डर उठाने का अधिकार है। जब माननीय मुख्य मन्त्री बोलते हैं सदन के अन्दर, तो हम लोग उनका आदर करते हैं और चुपचाप उनके भाषण को सुनते हैं। लेकिन मैं उन सदस्यों से कह देना चाहता हूं कि अगर इस तरह की शरारत वे हमारे नेता के साथ करेंगे, तो हम भी मजबूर इस बात पर हो जायेंगे कि जब कोई मिनिस्टर बोले तो प्वाइण्ट आफ आर्डर उठायें।

श्री महावीर प्रसाद शुक्ल--माननीय उपाध्यक्ष महोदय, अभी . . .

श्री राजनारायण--आन ए प्वाइण्ट आफ आर्डर। माननीय महावीर प्रसाद जी शुक्ल खड़े होकर किस बात पर आप की व्यवस्था चाहते हैं। क्या श्रीमन्, आपने उनको बोलने की इजाजत दी? नियम यह है, मैं आपसे निवेदन कर दूं कि सदस्य पहले अपनी जगह पर खड़े हों और जब आप इजाजत दें तब वह बोलें। अगर इस तरह से सब सदस्य हाउस में खड़े होकर बोलने लगेंगे, तो व्यवस्था नहीं रह सकती है।

श्री उपाध्यक्ष--पहले जो माननीय मदनमोहन जी ने बात कही है, उसके बाद मैं यह कह देना चाहता हूं कि अगर कोई सदस्य प्वाइण्ट आफ आर्डर पेश करने के लिए खड़े हों, मुझे रोकने का तो अधिकार नहीं है, मुझे सुनना ही पड़ेगा कि वह क्या कहना चाहते हैं, लेकिन सदस्यों के लिए यह मुनासिब ही है कि वे उसी प्वाइण्ट आफ आर्डर को उठायें जो वास्तव में प्वाइण्ट आफ आर्डर हो। अब महावीर प्रसाद जी क्या कहना चाहते हैं?

श्री महावीर प्रसाद शुक्ल--उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से पहले माननीय श्री मदनमोहन जी उपाध्याय की उस बात का उत्तर देना उचित समझता हूं कि जो उन्होंने धमकी के रूप में सदस्यों के सामने रखी है।

श्री उपाध्यक्ष--माननीय सदस्य बैठने की कृपा करें। उनकी बात का उत्तर देने का मौका मैं नहीं दे रहा हूं। प्वाइण्ट आफ आर्डर अगर आपको कोई रेज करना हो, तो रेज कर सकते हैं।

श्री महावीर प्रसाद शुक्ल—आन ए प्वाइण्ट आफ आर्डर, मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि माननीय मदन मोहन जी उपाध्याय ने सदन के दूसरे पक्ष के सदस्यों को धमकी दी है कि वे भी इस तरह से प्वाइण्ट आफ आर्डर उठायेंगे, नहीं तो हम अपने अधिकार का भी उपभोग न करें। इसलिए मैं सदन के इस पक्ष की ओर से इसका विरोध करता हूं।

श्री राज नारायण—आन ए प्वाइण्ट आफ आर्डर, सर, श्रीमन्, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि माननीय महाबीर प्रसाद जी शुक्ल ने अब तक जो भाषण दिया उसमें प्वाइण्ट आफ आर्डर क्या है ?

श्री उपाध्यक्ष—कोई प्वाइण्ट आफ आर्डर नहीं है।

श्री हरदयाल सिंह पिपल (जिला अलीगढ़)—आन ए प्वाइन्ट आफ आर्डर, सर, आपकी आज्ञा से मैं व्यवस्था चाहूंगा कि जो माननीय उपाध्यायजी ने प्वाइन्ट आफ आर्डर रेज करते हुए माननीय सदस्यों के ऊपर यह आक्षेप लगाया कि शरारत करते हैं तो क्या यह पार्लियामेंटरी लैंगुएज है ?

श्री उपाध्यक्ष—मैं तो समझता हूं कि प्वाइन्ट आफ आर्डर का इस वक्त कोई मौका नहीं है।

***श्री शिव वक्ष सिंह राठौर** (जिला मैनपुरी)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जो हमारे यातायात की समस्या है इस पर हमें विशेषरूप से ध्यान देना चाहिए। हमारे राष्ट्र और सामाजिक व्यवस्था में इसका महत्वपूर्ण स्थान है। हमारी यह व्यवस्था जितनी ही सुव्यवस्थित होगी, हमारे सरकारी कर्मचारी उतनी ही अच्छी तरह से अपने कर्तव्यों का पालन कर सकेंगे। गत वर्ष से हमारे प्रदेश में इस ओर जो प्रगति हुई है वह उत्साहवर्द्धक है। हमारी रोडवेज के द्वारा न केवल यहां के यात्रियों को ही सुविधा मिली है, वरन् इस रोडवेज की देखा देखी, इसकी प्रतिद्वन्दिता में हमारे दूसरे बस वालों ने भी सवारियों को सुविधा पहुंचाने के लिए प्रयत्न किया है और इस तरह हम यह देखते हैं कि समूचे प्रान्त में पहले की अपेक्षा इस समय यात्रियों को विशेष सुविधा प्राप्त हो गयी है।

उन्होंने भी, प्राइवेट लारी वालों ने भी, अपनी यूनियन संगठित की है और उन्होंने भी रोडवेज की तरह से निश्चित संख्या में सवारियों का ले जाना, समय पर गाड़ी छोड़ना, समय पर निश्चित स्थान पर पहुंचाना और निश्चित किराया लेना यूनियन बना कर निश्चित कर लिये हैं। इसके द्वारा हमारे यात्रियों को विशेष लाभ हुआ है। आज वह हमारे प्राइवेट बस सर्विस वाले भी हमारी इस प्रतिद्वंद्वता में अपने को अच्छा साबित करने के लिए सवारियों को ठीक तरह से पहुंचाने के लिए अच्छी तरह से प्रयत्न करते हैं। बल्कि मुझे तो यह कहने में भी संकोच नहीं है कि जिन लोगों ने यूनियनें बना कर सर्विस शुरू की है वहां निश्चित समय पर पहुंचने और गाड़ियों के छोड़ने में वे हमारी रोडवेज के मुकाबिले में ज्यादा व्यवस्थित हैं। इसलिए मैं अपने मन्त्री महोदय का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहूंगा कि जितनी प्राइवेट बस सर्विस चल रही हैं, इस तरह से उनके मुकाबिले में हमारे यहां जो समय की पाबन्दी है वह बहुत ही कम होती है।

मैं दूसरे इस ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि हमारी रोडवेज में जो सुविधाएं यात्रियों को उपलब्ध हैं, उनका मूल्य उस समय कुछ भी नहीं रह जाता है जब कि हम अपने मनोवांछित स्थान पर जिस गाड़ी से हम जाना चाहते हैं उस से नहीं जा पाते हैं। विशेष तौर से मैं ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा उन रोडवेज की तरफ जो सवारियां ले जाती हैं कचहरियों के लिए, अदालतों के लिए, या आजकल शाहलगों में, व्याह-शादियों में जो इस्तमाल होती

*वक्ता ने भाषण का पुनर्विक्षण नहीं किया।

[श्री शिवरक्ष सिंह राठौर]

हैं। जहां तक कि अदालतों का सम्बन्ध है, लोग निर्भर रहते हैं उन अपनी बसों पर। अगर वह ठीक समय पर नहीं पहुंचाती हैं, तो उससे जनता को बहुत हानि होती है और हमारी जो बस सर्विस है उस पर कोई विश्वास नहीं रह जाता। इसी तरह से जब आज कल ब्याह शादी की भरमार है, जब शाहलगों में यात्रियों की संख्या अधिक बढ़ जाती है तो हमें यह प्रबन्ध करना चाहिए कि लोग अपनी ब्याह शादियों में निश्चित स्थान पर ठीक समय पर और ठीक तरीके से पहुंच जायं। इस सम्बन्ध में जब कि लोगों को अपने स्थान पर पहुंचना बहुत ही आवश्यक हो जाता है तो उनके लिए अगर हम ठीक तरह से प्रबन्ध न कर सकें तो यह हमारे लिए बड़े दुःख की बात होगी। साथ ही, इस सम्बन्ध में जो हमारे प्राइवेट बस-ओनर्स हैं, वह तो यह करते हैं कि चाहे उनकी गाड़ियों में भीड़-भाड़ हो जाय, लेकिन वह सवारियों को ले ही जाते हैं। और हमारे यहां ऐसा प्रबन्ध नहीं है, तो वह हमारी सारी सुविधाएं जनता की निगाह से ओझल हो जाती हैं। क्योंकि अपने निश्चित स्थान पर पहुंचना ही उनका उद्देश्य रहता है और ऐसे समय तो वह प्राइवेट बस और लारी वालों को ही ज्यादा महत्व देते हैं जो हर तरह से मुसीबत में भी, अपनी छत पर बैठाल कर या ओवरलोडिंग करके भी उनको अपने गंतव्य स्थान पर पहुंचा देते हैं। तो मैं आपके जरिये माननीय मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि जो लारियां इस तरह से ब्याह शादियों के काम आती हैं, या अदालतों में जो सवारियों को ले जाती हों उन पर विशेषरूप से ध्यान देना चाहिए।

इसके साथ ही मैं इस तरफ भी ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि जहां तक हमारे सामान ढोने का, बस पर सामान लादने और उतारने का सम्बन्ध है वह निस्सन्देह ही हमारे प्राइवेट लारियों का प्रबन्ध अच्छा है। इस सम्बन्ध में हमारे रोडवेज में कायदे कानून की पाबन्दी जितनी है वह नहीं होती है क्योंकि हमारे जो कण्डक्टर महोदय हैं वह जरा इसे शान के खिलाफ समझते हैं कि सवारियों को सामान चढ़ानें और उतारने में सहायता दें। बहुत से अपाहिज, पंगु और स्त्रियां जिनके साथ कोई सफर करने वाला नहीं होता है, जिन्हें कोई गंतव्य स्थान पर ले जाने वाला नहीं होता है, उन्हें सामान चढ़ाने और उतारने में बड़ी असुविधा होती है। तो मैं उनसे प्रार्थना करूंगा कि हमारे जो कण्डक्टर महोदय हैं, उन्हें स्पष्ट आदेश इस तरह के हों कि वह इन सवारियों के सामान के चढ़ाने उतारने में विशेषरूप से सहायता दें। इसके न होने पर सवारियों को बड़ी भारी मुसीबतों का सामना करना पड़ता है और वे अपने गंतव्य स्थान पर नहीं पहुंच पाते। इसके साथ ही साथ मैं इस दिशा में जो कुछ प्रगति हुई है और जो अनुदान मन्त्री महोदय ने उपस्थित किया है, इसके लिए उन्हें बधाई देता हूं।

श्री विचित्र नारायण शर्मा—उपाध्यक्ष महोदय, मेरे बहुत छोटे से विभाग के संबंध में इतने बड़े-बड़े प्रश्न लाकर खड़े कर दिये हैं कि मुझे ऐसा लगा कि शायद हमारा समय नष्ट ही हो रहा है। राष्ट्रीयकरण, सरकारीकरण, इसमें क्या अन्तर है, यह मैं, जो मुझसे बहुत ज्यादा पढ़े लिखे और समझदार लोग हैं, उनके लिए छोड़ देना चाहता हूं। मैं तो एक बहुत छोटा सा काम करने वाला आदमी हूं। काम की दृष्टि से चीजों को देखता हूं। मुझे बेशक यह चीज बुरी लगेगी कि अगर इस राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण के झगड़े को खड़ा करके एक गलत चीज को कायम रखने के लिए बड़े बड़े सिद्धान्तों की दुहाई दी जाय। मैं समझता हूं कि यह चीज कभी भी सदन को पसन्द नहीं हो सकती। बड़े से बड़े सिद्धान्त हों, मगर एक गलत चीज को प्रतिष्ठित रखने के लिए उनकी दुहाई अगर दी जाती है, तो कितनी भी अच्छी सद्भावना से वह बातें क्यों न कही जायं, वह निन्दनीय ही कही जायंगी। मैं चाहूंगा कि जिन सदस्यों ने इस राष्ट्रीयकरण के प्रश्न को उठाया है, वह सैद्धान्तिक दृष्टि से इस प्रश्न को न देखें, बल्कि वास्तविक और प्रैक्टिकल दृष्टि से देखें कि हमारे सामने दोनों चीजों में चलायमान किस का है। अगर राष्ट्रीयकरण का शब्द कुछ कोमल हृदयों में चोट पहुंचाता है, तो मैं उसे सरकारीकरण कहने में जरा भी लज्जा का अनुभव नहीं करूंगा और अगर सरकारीकरण कहने में भी उसकी प्रकृति वैसी ही बनी रहती है, तो मुझे शब्दों के ऊपर कोई लड़ाई नहीं करनी है। देखना सिर्फ

यह है कि आया प्राइवेट आपरेटर्स के हाथ में इस चीज को छोड़ देने में जनता का ज्यादा हित है या सरकार ने चाहे जितना भी थोड़ा प्रयत्न उसमें किया है, चाहे वह राष्ट्रीयकरण के नाम के योग्य न हो, मैं उसमें बहस नहीं करना चाहता हूं लेकिन अगर जनता का उससे ज्यादा हित हुआ है, अगर सफर करने वाली पब्लिक को ज्यादा राहत मिलती है, पहले से अधिक ठीक समय पर वह पहुंचती है, यह लाभ उनको मिलता है और सरकार को कुछ पैसा मिल जाता है, सूद देने के बाद भी कुछ पैसा बच जाता है और उतने दर्जे तक टैक्स लगाने की जरूरत कम महसूस होती है, तो मैं कहूंगा कि यह राष्ट्रीयकरण न होने पर भी जैसा लंगड़ा-लूला भी जैसा भी सरकारीकरण इसको आप कह लीजिये, लेकिन इससे जनता का अधिक हित है और इसकी निन्दा नहीं की जा सकती है। मैं समझ सकता था कि सिर्फ ऐसे सदस्यों की तरफ से इस पर आक्षेप किये जाते कि जिनका सम्बन्ध स्वयं इसके अन्दर अपने व्यक्तिगत हित से होता। जब बड़े-बड़े सिद्धान्तों की दुहाई दी जाती है, सिर्फ मौजूदा व्यवस्था का कायम रखने के लिए, उनके मुनाफों को, उनके कुप्रबन्ध को, कानून तोड़ने को, कायम रखने के लिए जिसको बन्द करना हमारा फर्ज है तो यह चीज बहुत ज्यादा सराहनीय नहीं कही जा सकती। क्या किसी को शक है कि रोडवेज के आने से जनता को सहूलियत नहीं मिली है। अगर उस दृष्टि से कहा जाता है कि यह कमी है इसमें, यह सुधार होना चाहिए, तो वह चीज समझी जा सकती थी, लेकिन जब यह कहा गया कि इससे वह चीज बेहतर है तो मैं समझता हूं कि यहां जो माननीय सदस्य बैठे हैं, वह शायद एक मिनट को भी इस चीज को ठीक नहीं समझेंगे कि इससे पहले जो व्यवस्था थी प्राइवेट आपरेटर्स की, वह ठीक थी। आज उपाध्याय जी कहते हैं कि ५० लाख तक प्राइवेट आपरेटर्स दे सकते हैं। आज वह यह भी कहते हैं कि वह सब सुधार कर सकते हैं। आज तक क्यों नहीं किया। आज तक सड़कें उन लोगों ने क्यों नहीं बनायीं। अगर वह इतना भी आज करने लगे हैं तो यह लाभ भी तो उस रोडवेज के आने से ही हुआ।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—आन ए प्वाइन्ट आफ आर्डर, उपाध्यक्ष महोदय, जब वह अनुदान आया था, जिस पर कि मैं बोला था तो उस समय तो माननीय मन्त्री जी ने उसके बारे में कुछ नहीं कहा। अब इस समय जिस अनुदान पर मैं नहीं बोला हूं, और न मुझे बोलने का मौका है, माननीय मन्त्री जी इस चीज की चर्चा कर रहे हैं, यह जानते हुए भी कि मुझे इसका उत्तर देने के लिए मौका नहीं मिलेगा और चूंकि उन्होंने मेरा नाम भी लिया है . . .

श्री उपाध्यक्ष—मैं समझता हूं कि माननीय मन्त्री ने प्रारम्भ में ही यह कह दिया था कि वह बहुत कम समय ले रहे हैं और उन्होंने कहा था कि यह बिलकुल सम्बन्धित विषय है और इस पर वह एक साथ कहेंगे।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—उपाध्यक्ष महोदय, मेरा नाम लेकर वह कह रहे हैं।

श्री विचित्र नारायण शर्मा—मैं क्षमा चाहता हूं अगर किसी का नाम मेरे मुंह से निकल गया वैसे तो नाम बड़ा सुन्दर और प्यारा था। अगर मुझे उसे लेने का अधिकार नहीं है, तो मैं अनधिकार चेष्टा करने की क्षमा चाहता हूं। जो रोडवेज ने काम किया, मैं समझता हूं कि उसको दोहराने की आवश्यकता नहीं है, लेकिन फिर भी यह मानना पड़ेगा कि अब लारीज ज्यादा चलने लगी हैं। अगर कोई माननीय सदस्य मेरे इस कथन पर सन्देह करते हैं तो फैक्ट्स ऐण्ड फीगर्स आ कर देख सकते हैं। उन सदस्यों को तो मैं विश्वास नहीं दिला सकता हूं जिन पर वास्तविक आंकड़े कोई प्रभाव नहीं रखते और जो यह समझते हैं कि ये सब आंकड़े बनावटी हैं और सिर्फ दिखाने के लिए ये आंकड़े लिख दिये जाते हैं। जहां यह चीज है, वहां मैं हमेशा मानता हूं कि ऐसे सदस्यों को मैं विश्वास नहीं दिला सकूंगा। लेकिन जो वास्तविकता से प्रभावित हो सकते हैं, उनके लिए काफी सामग्री इस बात को साबित करने के लिए है कि रोडवेज के पदार्पण से सर्विसेज और यातायात में सुविधा हुई है या नहीं और उसका स्टैण्डर्ड

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

और प्राइवेट आपरेटर्स का स्टैन्डर्ड ज्यादा अच्छा हुआ है या नहीं, आज यह कहा जाता है कि प्राइवेट आपरेटर्स और कन्डक्टर्स तो मिन्नत करके यात्रियों को बुलाते हैं। उस समय यह भूल जाते हैं कि आज भी प्राइवेट आपरेटर्स यात्रियों को पीटते हैं, गाली देते हैं और जूता तक चलाते हैं और फिर लिखित माफी माँगते हैं। ये सब बातें हैं, मैं यह नहीं कहूंगा कि रोडवेज का कोई भी कन्डक्टर बदतमीजी नहीं करता है, यह कहना मेरे लिए गलत हो गा। लेकिन मैं तुलनात्मक दृष्टि से निश्चय रूप से कह सकता हूं कि दोनों में काफी अन्तर है और जो सुधार प्राइवेट आपरेटर्स की सर्विसेज में हो रहे हैं, वह अज्ञात रूप से रोडवेज की प्रतियोगिता के कारण और उनके मुकाबिले में जो अच्छा आदर्श है, उसका बड़ा भारी असर उन पर पड़ रहा है। इससे भी कोई इन्कार नहीं कर सकता। इसके लिए प्राइवेट आपरेटर्स जिनकी बराबरी करने के लिए हमसे कहा जाता है, पच्चीस तीस साल से मैदान में हैं। उनको खुला मौका था कि अपनी योग्यता दिखलाते। क्यों इन्तजार करते रहे रोडवेज के आने का कि जब रोडवेज तशरीफ लायेगी, तो हम भी अपनी योग्यता दिखलायेंगे। आज भी कौन रोकता है जिन सड़कों पर रोडवेज नहीं है, वहां पर क्यों नहीं सुधार किया जाता है? कितनी जगहों पर वेटिंग हाल्स बने हुए हैं? कितनी जगहों पर कैण्टीन्स बने हुए हैं? कितनी जगह उन के वर्कर्स की सर्विसेज परमानेंट की गयी हैं? मैं समझता हूं कि अगर सुधारने की गरज से आलोचना की जाती और कड़वी से कड़वी आलोचना की जाती तो मैं उसका स्वागत कर सकता था, लेकिन उसकी बुनियाद को नष्ट करने के लिए . . .

श्री राजनारायण—आन ए प्वाइण्ट आफ आर्डर, सर, माननीय उपाध्यक्ष महोदय, क्या यह किसी भी मन्त्री के लिए वैधानिक है कि किसी भी सम्मानित सदस्य के रियल एक्सप्रेशन को सप्रेस करके दूसरा मतलब सदन में निकाल कर भाषण करें?

श्री विचित्र नारायण शर्मा—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी गलती स्वीकार करने के लिए तैयार रहूंगा अगर वहां से कहा दिया जाय कि वह रोडवेज का स्वागत करते हैं, और प्राइवेट आपरेटर्स के मुकाबिले में उसे अच्छा समझते हैं। तो मुझे कोई आपत्ति नहीं होगी।

श्री राजनारायण—मैंने आप की व्यवस्था चाही थी, आप तो बोले नहीं और बीच में पता नहीं कहां से माननीय मन्त्री जी बोलने लगे।

श्री उपाध्यक्ष—माननीय मन्त्री जी अगर स्पष्टीकरण के लिए बोल रहे हैं तो बुरा नहीं है।

श्री राजनारायण—माननीय मन्त्री जी ने मुझसे सवाल किया। मैं आप की इजाजत से उनके शक को दूर कर दूं। विरोधी पक्ष के किसी भी सम्मानित सदस्य ने उनसे यह नहीं कहा या उनके कहने का यह मतलब नहीं था कि प्राइवेट ओनरशिप जिस रूप में है उसे रहने दिया जाय बल्कि रोडवेज के इसलिए खिलाफ हैं कि सही मानी में उसका समाजीकरण नहीं किया जा रहा है। उसका समाजीकरण करके सरकारीकरण न रक्खा जाय।

श्री विचित्रनारायण शर्मा—मैं इस स्पष्टीकरण का स्वागत करता हूं। मेरा बहुत सर दर्द दूर हो गया, यह कह कर कि अधिकृत रूप से रोडवेज का विरोधी दल की तरफ से स्वागत किया जाता है।

श्री राजनारायण—स्वागत नहीं।

श्री विचित्र नारायण शर्मा—अपेक्षाकृत प्राइवेट आपरेटर्स से उसको तरजीह दी जाती है। तो फिर मुझे और कुछ कहना नहीं है। मैं शुरू में ही कह चुका था कि मैं वास्तव में कहना नहीं चाहता था कि हमने सुधार में किये। मैं तो अपनी गलतियों की तरफ ही

ज्यादा निगाह रखना चाहता हूं और जितना ही हम अपनी कमजोरियों और गलतियों की तरफ देखेंगे, उतनी ही उन्नति कर सकेंगे। इसी में हमारा हित है और इस दृष्टि से जो कुछ उत्तर से कहा जायगा उसका स्वागत किया जायगा। लेकिन एक मिनट के लिए भी मैं यह बरदाश्त नहीं कर सकता अगर यह नतीजा निकाला जाय या जनता पर असर डाला जाय कि रोडवेज से प्राइवेट आपरेटर्स की सर्विसेज ज्यादा सराहनीय हैं और वे तरजीह देने के योग्य हैं।

अब मैं प्रैक्टिकल दृष्टि से कहता हूं। अगर हम राष्ट्रीयकरण के शब्द को छोड़ दें, और सरकारीकरण शब्द को ही इस्तेमाल करें या रोडवेज ही शब्द इस्तेमाल करें, तो अगर हम उसे चलाना चाहते हैं तो क्या कोई भी माननीय सदस्य यह सुझाव देगा कि सारे उत्तर प्रदेश में पहले हम कैनटीन बना दें, शेड्स बना दें फिर अपना काम शुरू करें। इसके लिए क्या टैक्सपेयर का पैसा लेना उचित होगा या ज्यादा वांछनीय यह है कि हम इस काम को करें और अगर इसमें से हम दो पैसा बचा सकें, तो क्रमशः हम ये सुविधायें जनता को दें। जब प्राइवेट आपरेटर्स कल तक उनको ये सुविधाएं नहीं दे रहे थे, कोई शेड्स नहीं थे, चाहे बरसात में खड़ा होना पड़े या धूप में खड़ा होना पड़े और कोई ऐसी व्यवस्था नहीं थी तो क्या यह वांछनीय नहीं होगा कि हम उनको उत्तरोत्तर ज्यादा सर्विस दे सकें, इसके लिए दो तीन साल और तकलीफ उठा ली जाय। आज ५ साल रोडवेज को चलते हुए हैं। छठे साल पदार्पण है, शायद सातवां साल हो। इन ६ साल में हमने क्या किया? वर्कशाप बनाये जिनमें लाखों रुपयों लगे हुए हैं। क्या उससे सर्विसेज को लाभ नहीं हुआ है। एक क्षण के लिए भी कोई यह नहीं कह सकता।

एक बार पिछले अनुदान के सम्बन्ध में यह कहा गया था कि अगर कारखाने खोल दिये जायं, तो फिर आपत्ति नहीं रहेगी। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि अगर कारखाने नहीं भी खुले हैं, लेकिन वर्कशाप्स के खोलने के बाद हजारों स्पेयर पार्ट्स यहां बन जाते हैं और जो बाहर से आते भी हैं उन से दूनी और तिगुनी उम्र तक काम लिया जाता है और इस तरह से लाखों रुपया देश का बाहर जाने से बचाया जा रहा है। इतना ही नहीं यहां के आदमियों को टेक्निकल नालेज दी जा रही है। हजारों आदमी इन कामों को करना सीखते जा रहे हैं और यह भी सिखलाया जाता है कि इन मशीनरीज को किस तरह से हैण्डल किया जाता है। यह चीज प्राइवेट आपरेटर्स के हाथ में छोड़ने से उनकी शक्ति के बाहर थी। क्योंकि रोडवेज एक बड़ी संस्था है और उसका संगठित काम है। प्राइवेट आपरेटर्स अगर यूनियन बनायें, जिसका मैंने बराबर स्वागत किया है और उसके लिए मैंने उत्साहित किया है कि अगर प्राइवेट आपरेटर्स मिल कर काम करें, तो सरकार उनकी सहायता करेगी। तो सरकार के लिए भी काम करना सुविधाजनक होगा और डब्ल्यू० टी० और करप्शन के केसेज भी खत्म होंगे। हम भी इस बात का खयाल रक्खेंगे कि जहां पर प्राइवेट आपरेटर्स की सर्विसेज अच्छी तरह से चल रही हैं वहां खाव-मख्वाह रोडवेज को न चलाया जाय। अब भी विभाग की ओर से यह प्रेरणा दी जाती है कि जहां पर प्राइवेट आपरेटर्स की सर्विसेज बहुत अच्छी हों, वहां पर रोडवेज सर्विसेज का जब तक यह अनिवार्य न हो न लाया जाय। तो अगर वह अब भी इस पर अमल करें, तो उसमें जनता का हित है, उनका भी हित है और हमारा भी हित है। प्राफिट के सम्बन्ध में कहा गया। मैं इस सम्बन्ध में निवेदन करूं कि किसी साल कम और किसी साल ज्यादा यात्री सफर करते हैं। किसी साल कम और ज्यादा भी सड़कें ले ली जाती हैं तो पैसा घट जाता है। जिस साल हमारे यहां यात्रियों ने कम सफर किया उसी साल रेलवे में भी यात्रियों ने कम सफर किया है। सिवाय इसके और कुछ इसका कारण नहीं हो सकता कि यह जनरल डिप्रेशन है। मैं इस विषय में आगे नहीं जाऊंगा क्योंकि वह चीज मुझे आपके सामने नहीं रखना है। वह तो बड़े दिमागों की बात है वह उस पर विचार करेंगे। मेरा कहना तो यह है कि यह कहना कि चूंकि यह घटना इसलिये घटी कि रेलवे का किराया कम है इसलिये रोडवेज में लोगों ने सफर नहीं किया ऐसी बात नहीं है। उस

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

साल रेलवे में भी लोगों ने कम सफर किया है। इसके बाद जहां तक मुनाफे का ताल्लुक है उस साल अगर मुनाफा कम हुआ तो यह किसी दूसरी वजह से मुनाफा कम नहीं हुआ सिवाय इस कारण के जो मैंने बताया। ज्यादा से ज्यादा यह कहा जा सकता है कि कुप्रबन्ध था लेकिन जहां पर ६ महीने में ही मुनाफा हो जाता है तो उसमें क्या बात होती है। मैं समझता हूं कि उसके लिये भी शिकायत की जाती है कि ६ महीने में मुनाफा ज्यादा हो गया इसलिये यह आंकड़े गलत हैं। मैं समझता हूं यह इस प्रकार की बातें हैं तो तथ्य से परे कही जा सकती हैं

श्री उपाध्यक्ष---मैं माननीय मंत्री को याद दिलाऊं कि अब इस अनुदान का समय समाप्त होने का है। अभी इसका उत्तर भी माननीय सदस्य को देना है।

श्री विचित्र नारायण शर्मा---मुझे आपकी आज्ञा शिरोधार्य है और मैं यह समझता हूं कि सब चीजें आ गयी हैं और अगर कोई रह गयी हों तो फिर कभी उनका उत्तर दिया जायगा।

श्री उमाशंकर तिवारी (जिला बनारस)---माननीय उपाध्यक्ष महोदय, बहुत से माननीय सदस्य बोल चुके हैं सबका उत्तर देना तो मुश्किल हो गया है लेकिन शर्मा जी ने जो बातें कहीं उनका उत्तर देना चाहता हूं। शर्मा जी ने एक बात तो यह कही थी कि प्राइवेट आनरशिप को लोग कहते हैं कि वह अच्छी है यानी हम लोग यह कहते हैं कि वह अच्छी है और रोडवेज खराब है ऐसी बात नहीं है। मैं रोडवेज कमेटी, गोरखपुर रीजन का सदस्य हूं.....

श्री महावीर प्रसाद शुक्ल---उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह प्रस्ताव करता हूं कि सदन का समय १० मिनट और बढ़ा दिया जाय।

श्री राजनारायण---श्रीमन्, सदन का यह नियम है कि जब एक सदस्य खड़ा हो तो दूसरे सदस्य को उस समय खड़ा नहीं होना चाहिये। और यदि वह खड़ा होता है तो सदन का यह घोर अपमान है। जब उमाशंकर जी बोल रहे थे तो उस समय श्री महावीर प्रसाद शुक्ल खड़े हुये। यह सदन का एक विशेषाधिकार का प्रश्न है।

श्री उपाध्यक्ष---प्वाइंट आफ आर्डर तो कोई भी रेज कर सकता है और अगर दूसरा सदस्य खड़ा नहीं होता है तो उसको प्वाइंट आफ आर्डर का रेज करने का मौका नहीं मिलेगा।

श्री राजनारायण---मैंने यह निवेदन किया था कि श्री महावीर प्रसाद शुक्ल ने प्वाइंट आफ आर्डर नहीं रेज किया। वह तो खड़े हुये और अपना प्रस्ताव पेश करने लगे। क्या यह उचित है?

श्री उमाशंकर---मैं यह निवेदन कर रहा था कि मैं गोरखपुर रीजन का.....

स्वशासन मंत्री (श्री मोहनलाल गौतम)---अब पांच बज गये हैं जो आगे का काम है उसके लिये मैं यह समझता हूं कि १० मिनट का समय बढ़ा दिया जाय।

श्री रामनारायण त्रिपाठी---श्रीमन्, जब एक सदस्य उत्तर दे रहे हों तो क्या किसी मिनिस्टर के लिये यह उचित है कि वह बीच में खड़े होकर इस प्रकार अपना प्रस्ताव पेश करने लगे?

श्री उपाध्यक्ष---मैं सदन के माननीय सदस्यों से यह जानना चाहता हूं कि क्या वह वाद-विवाद के लिये और समय बढ़ाना चाहते हैं?

कुछ सदस्य---नहीं नहीं।

श्री उमाशंकर तिवारी—मैंने यह भी कहा था कि जो गाड़ियां हमारे रीजन में काम के लायक हैं उनको मुआविजा देकर खरीद लें। शर्मा जी की राय लेने को शायद यह चिट्ठी आयी होगी। हमारे ऊपर यह दोषारोपण करना कि मैं प्राइवेट ओनर्स की बेहतरी में नहीं हूं, सही नहीं है। आँकड़ों की जहाँ तक बात शर्मा जी ने बतायी है ६ महीने के अन्दर जितनी आमदनी हुयी है वह १४ लाख और सालभर के अन्दर ५ लाख आमदनी, यह कैसे हो सकता है ?

श्री उपाध्यक्ष—प्रश्न यह है कि सम्पूर्ण अनुदान के अधीन एक रुपये की कमी की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री उपाध्यक्ष—प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ४७—कृषि इंजीनियरिंग, सरकारी बस सर्विसों, पुनर्वासन की योजनाओं आदि पर पूंजी की लागत (लेखा शीर्षक ८२—राजस्व लेखे के बाहर राज्य के दूसरे निर्माण-कार्यों का पूंजी-लेखा) के अन्तर्गत १,४४,०३,००० रुपये की माँग स्वीकार की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

सदन की बैठक के समय में वृद्धि के प्रस्ताव पर विधान का प्रश्न, प्रजा सोशलिस्ट पार्टी द्वारा सभा त्याग, तथा समय-वृद्धि

श्री रामनारायण त्रिपाठी (जिला फैजाबाद)—उपाध्यक्ष महोदय, आन ए प्वाइंट आफ आर्डर यह बजट का दिवस है और सदन का समय ५ बजे तक है। उसके भीतर कोई प्रस्ताव सदन का समय बढ़ाने का नहीं आया। ऐसी हालत में मैं समझता हूं कि माननीय स्वशासन मंत्री अपने बिल उपस्थित नहीं कर सकते। इसलिये मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि हे आज हम लोग उठें और कल फिर ११ बजे बैठें।

श्री उपाध्यक्ष—मैं समझता हूं कि अगर कोई माननीय सदस्य अब भी प्रस्ताव पेश करना चाहते हैं तो कर सकते हैं।

श्री राजनारायण (जिला बनारस)—व्यवस्था का सवाल यह है कि जब ५ बज चुका है और हमारी नियमावली के मुताबिक मैं जहाँ तक समझता हूं आपको भी इस समय अधिकार नहीं है कि बिना प्रस्ताव आये हुये ५ बजे के बाद किसी प्रस्ताव को लें क्योंकि हमारी नियमावली स्पष्ट कहती है कि सदन का कार्यकाल ५ बजे तक ही रहेगा। ५ के बाद अगर कोई बोलते हुये हों तो अध्यक्ष या उपाध्यक्ष व्यवस्था कर देते हैं और आज्ञा दे देते हैं लेकिन उसके बाद किसी दूसरे प्रस्ताव का लेना वैधानिक नहीं है।

श्री उपाध्यक्ष—मैं यह कहना उचित समझता हूं कि एक प्रस्ताव उपस्थित तो किया गया था और समय भी ५ बजे के करीब का है। अभी इतना विलम्ब नहीं हुआ है। इसलिये मैं समझता हूं कि यह प्रस्ताव सुविधा के लिये ले लिया जाय।

श्री महावीर प्रसाद शुक्ल (जिला इलाहाबाद)—उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह प्रस्ताव करता हूं कि सदन का समय १० मिनट और बढ़ा दिया जाय।

श्री रामनारायण त्रिपाठी—एक प्रस्ताव आ चुका है तो यह दूसरा किस नियम से लिया जा रहा है ?

श्री उपाध्यक्ष—बीच में ही माननीय सदस्यों ने प्वाइंट आफ आर्डर उठाया इसलिये मैंने इस प्रस्ताव को अब लिया है। यह प्रस्ताव आया है और उन्होंने पेश किया है।

श्री राजनारायण---श्रीमन्; आपकी इस व्यवस्था के विरोध में हम इस सदन का त्याग करना चाहते हैं क्योंकि आपकी व्यवस्था स्पष्ट नहीं हुयी । हमारे २ प्वाइंट आफ आर्डर हैं। पहला यह है कि क्या सदन बिना प्रस्ताव आये हुये ५ के बाद बैठ सकता है। मैं मानता हूं कि अध्यक्ष को या उपाध्यक्ष को ५ बजे के बाद १ या २ मिनट के लिये, अगर कोई सदस्य बोलते हों, तो समय बढ़ाने का अधिकार है। उस आर्डर को मेंटेन करने के लिये ५ बजे का समय पार कर दें। क्या पहले प्रस्ताव पास कराये बिना दूसरा प्रस्ताव लाया जा सकता है? और दूसरा क्या उपाध्यक्ष को यह अधिकार है कि जहां सदन नियमावली स्पष्ट हो उसके विरोध में कार्यवाही चलावे।

श्री उपाध्यक्ष---मेरी व्यवस्था इसके ऊपर यह है किये प्रस्ताव पहले उपस्थित करने की चेष्टा की गयी थी लेकिन क्योंकि दूसरे सदस्य बोल रहे थे इसलिये वह उपस्थित नहीं हो सका। अभी पांच बजे का ही समय है, अब हम प्रस्ताव लेते हैं।

श्री राजनारायण---उपाध्यक्ष महोदय, हमें बड़े दुःख के साथ इस सदन का त्याग करना पड़ता है।

(इसके पश्चात् प्रजासोशलिस्ट पार्टी के सदस्य सदन के बाहर चले गये।)

श्री उपाध्यक्ष---प्रश्न यह है कि क्या सदन की आज की कार्यवाही दस मिनट के लिये बढ़ा दी जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

उत्तर प्रदेश पंचायत राज (पदावधि) (अनुपूरक) विधेयक, १९५४

स्वशासन मंत्री (श्री मोहनलाल गौतम)---उपाध्यक्ष महोदय, मैं उत्तर प्रदेश पंचायतराज (पदावधि) (अनुपूरक) विधेयक, १९५४, को, जैसा कि वह उत्तर प्रदेश विधान परिषद् द्वारा पारित हुआ है, सदन की मेज पर रखता हूं।

(देखिये नत्थी 'क' आगे पृष्ठ ६९५-६९६ पर)

(इसके बाद सदन ५ बजकर ७ मिनट पर सोमवार, ८ मार्च, १९५४ के ११ बजे दिन तक के लिए स्थगित हो गया।)

कैलास चन्द्र भटनागर,
सचिव, विधान सभा,
उत्तर प्रदेश।

लखनऊः
६ मार्च, १९५४।

नत्थी 'क'

(देखिये पीछे पृष्ठ ६९४ पर)

उत्तर प्रदेश पंचायतराज (पदावधि) (अनुपूरक) विधेयक, १९५४

(जैसा कि उत्तर प्रदेश विधान परिषद् द्वारा पारित किया गया।)

यू० पी० पंचायत राज ऐक्ट, १९४७ के उपबन्धों को कुछ प्रयोजन के निमित्त अनुपूरित करने का

विधेयक

यू० पी० पंचायतराज ऐक्ट, १९४७, उत्तर प्रदेश पंचायत राज (पदावधि) (अनुपूरक) अध्यादेश, १९५४ द्वारा संशोधित हुआ था और उक्त अध्यादेश के स्थान पर विधान मंडल के अधिनियम का होना आवश्यक है,

अतएव एतद्द्वारा निम्नलिखित अधिनियम बनाया जाता है :—

संक्षिप्त शीर्षनाम तथा प्रारम्भ।

१—(१) यह अधिनियम उत्तर प्रदेश पंचायत राज (पदावधि) (अनुपूरक) अधिनियम, १९५४ कहलायेगा।

(२) इसे १८ जनवरी, १९५४, से प्रचलित समझा जायेगा।

परिभाषा

२—विषय या प्रसंग में कोई बात प्रतिकूल न होने पर इस अधिनियम में पद "गांव पंचायत", "गांव सभा" और "पंचायती अदालत" का तात्पर्य यू० पी० पंचायत राज ऐक्ट, १९४७ के अधीन स्थापित क्रमशः "गांव पंचायत", "गांव सभा" और पंचायती अदालत" से है।

१९४७ का यू०पी० ऐक्ट २६। गांव सभाओं के प्रेसीडेंट और वाइस-प्रेसीडेंट तथा गांव पंचायतों के सदस्य तथा पंचायती अदालतों के पंचों और सरपंचों की पदावधि का बढ़ाना।

३—किसी गांव पंचायत के सदस्य तथा गांव सभा के वाइस-प्रेसीडेंट अथवा प्रेसीडेंट तथा पंचायती अदालत के पंच अथवा सरपंच को, जो इस अधिनियम के आरम्भ पर उस रूप से पद ग्रहण किये हों, पदावधि इस प्रकार अवधारित की जायगी मानों यू० पी० पंचायत राज ऐक्ट, १९४७ की धारा ११ की उपधारा (३) और धारा १२ की उपधारा (३) और धारा ४५ की उपधारा (१) में शब्द ("five years") के स्थान पर शब्द "six years" रख दिये गये थे, और छः वर्ष का कार्यकाल निर्दिष्ट करती हुयी घोषणा उक्त धाराओं के अनुसार तथा अधीन यथोचित रूप से कर दी गयी हो।

निरसन।

४—उत्तर प्रदेश पंचायत राज (पदावधि) (अनुपूरक) अध्यादेश, १९५४ एतद्द्वारा निरस्त ("repealed") किया जाता है और यू० पी० जनरल क्लाजेज ऐक्ट, १९०४ की धारा ६ और २४ के उपबन्ध इस पर उसी प्रकार लागू होंगे मानों कि यह उत्तर प्रदेश के किसी ऐक्ट (अधिनियम) द्वारा निरस्त ऐक्ट (अधिनियम) हो।

उद्देश्य और कारण

उत्तर प्रदेश पंचायत राज (पुदावधि) (अनुपूरक) अध्यादेश, १९५४ विभिन्न गांव सभाओं, गांव पंचायतों और पंचायती अदालतों के विभिन्न पदों की अवधि विस्तार के लिये प्रचारित हुआ था। इस विधेयक द्वारा उक्त अध्यादेश के स्थान पर अधिनियम बनाना है।

विधान मंडल का सत्र नहीं हो रहा था और पहली बार स्थापित पंचायती संस्थाओं की पदावधि समाप्त होने से पूर्व यू० पी० पंचायत राज ऐक्ट में उक्त लक्ष्य की पूर्ति के लिए संशोधन करने थे, इसलिये अध्यादेश प्रचारित करना आवश्यक था।

राज्य-सरकार शीघ्र ही विधान मंडल के समक्ष गांव पंचायतों और पंचायती अदालतों के निर्माण, कार्य और अधिकारों के संशोधन के लिए एक विधेयक उपस्थित करेगी। इन आगे किये जाने वाले परिवहनों को देखते हुए यह आवश्यक है कि वर्तमान संस्थाओं की पदावधि, राज्य विधान मंडल द्वारा प्रस्तावित परिवर्तनों पर विचार किये जाने तक, जारी रखी जाय।

तदनुसार यह विधेयक प्रस्तुत किया जा रहा है।

मोहन लाल गौतम,
स्थानीय स्वशासन मंत्री।

पी० एस० यू० पी० ए० पी०—१५१ एल० ए०—१९५४—८५०।